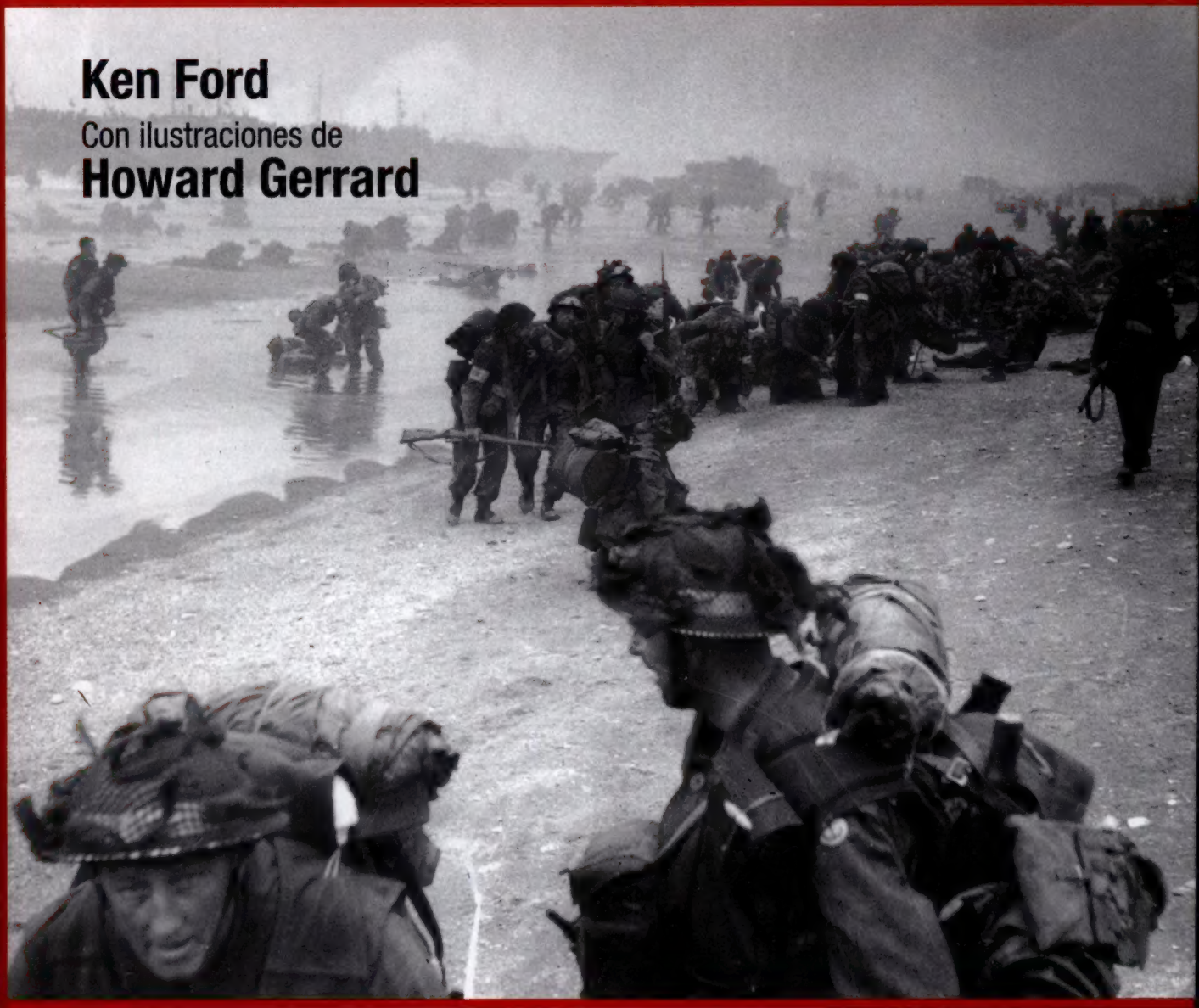
Normandía, junio de 1944

El Día D (III): la playa Sword

Ken Ford
Con ilustraciones de
Howard Gerrard



OSPREY
PUBLISHING

Normandía, junio de 1944

El Día D (III):
la playa Sword

Normandía, junio de 1944

El Día D (III):
la playa Sword

Ken Ford • Con ilustraciones de **Howard Gerrard**

© 2008 RBA Coleccionables, S.A. de la traducción
Pérez Galdós, 36 bis, 08012 Barcelona
http://www.rbacoleccionables.com
Tel. atención al cliente: 902 49 49 50

Realización: Editec
Traducción de Eloy Carbó Ros
Edición: Paco Sánchez Pina

Título original: *D-Day 1944 (3): Sword Beach & the British Airborne Landings*
Primera edición en Gran Bretaña, 2002. Osprey Publishing Ltd.
© 2002 Osprey Publishing Ltd

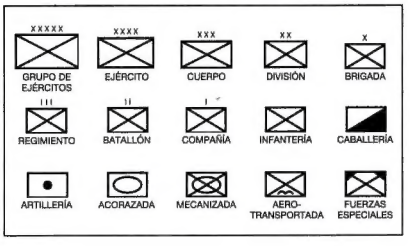
Distribuye en España
Sociedad General Española de Librería
Avda. Valdeparra, 29 (Pol. Ind.)
28108-Alcobendas (Madrid)
Tel.: 91 657 69 00

ISBN: 978-84-473-5777-2
Depósito Legal: M-18372-2008
Impreso en España. *Printed in Spain*

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público.

El editor ha hecho todos los esfuerzos posibles para obtener los permisos pertinentes de todo el material reproducido en este libro. Si se hubiera producido alguna omisión, pedimos que nos hagan llegar por escrito la solicitud correspondiente para subsanar el error.

CLAVE DE SÍMBOLOS MILITARES



SUMARIO

INTRODUCCIÓN 7
Las lecciones de Dieppe • Caen, la clave

CRONOLOGÍA 10

COMANDANTES ENFRENTADOS 14
Comandantes aliados • Comandantes alemanes

FUERZAS ENFRENTADAS 17
El ejército británico • El ejército alemán

PLANES ENFRENTADOS 24

LOS DESEMBARCOS: EL ASALTO AEROTRANSPORTADO 32
La captura de los puentes del Orne • La captura de la batería de Merville
La destrucción de los puentes sobre el río Dives • Reacción alemana a los desembarcos verticales

LOS DESEMBARCOS: LA PLAYA SWORD 49
El contraataque de la 21.ª División Panzer

CONSOLIDACIÓN Y EXPANSIÓN DE LA CABEZA DE PLAYA 78
El contraataque de la 21.ª Panzer y la 12.ª Panzer de las SS

CONSECUENCIAS 84

EL CAMPO DE BATALLA, HOY 89

ORDEN DE BATALLA 93

BIBLIOGRAFÍA 94

ÍNDICE 95

SCT. OF . TURRET. HOMC.
CHECK SEALED ENVELOPE
INTACT

INTRODUCCIÓN

Los desembarcos en la playa Sword y los combates librados por los paracaidistas británicos en la zona del estuario del río Orne fueron sólo una pequeña parte de la gran liberación aliada de Normandía que empezó el 6 de junio de 1944. Lo que sucedió en este flanco izquierdo del frente de invasión fue tan duro y disputado como en las otras cuatro playas que se extendían ochenta kilómetros al oeste. Este libro explica por qué la playa Sword y el asalto aerotransportado británico fueron tan importantes para el éxito final del conjunto de los desembarcos del Día D.

Cuando Estados Unidos entró en guerra, en diciembre de 1941, declaró las hostilidades a todas las potencias del Eje, pero convino con Gran Bretaña que el teatro de operaciones europeo iba a tener prioridad respecto a lo que sucediera en Extremo Oriente. Esta estrategia del «Alemania, primero» satisfacía a los aliados británicos y soviéticos de Estados Unidos, pues suponía que las tres naciones podrían concentrar simultáneamente el grueso de su poderío militar contra Hitler. Una consecuencia inevitable de este acuerdo fue la necesidad de que británicos y estadounidenses cruzaran el canal de la Mancha para invadir la Europa ocupada, toda vez que ello suponía la vía más corta y eficaz para llegar al corazón de Alemania. Era lo más juicioso y deseable, sí, pero Gran Bretaña dejó claro que iba a ser imposible montar una operación anfibia de la envergadura necesaria hasta que se resolviese una serie de problemas que creía fundamentales.

LAS LECCIONES DE DIEPPE

El más serio de tales problemas era la falta de buques suficientes para transportar las fuerzas de asalto, en especial la escasez de medios de desembarco. Los astilleros británicos y norteamericanos trabajaban a destajo para construirlos, pero incluso para la fecha prevista para la invasión no se disponía, ni mucho menos, de los necesarios. Tampoco se contaba con un plan de invasión adecuado, ni con las tácticas precisas para un asalto de esa magnitud. En 1943, después de cuatro años en guerra, la lucha anfibia estaba todavía en pañales. Se habían producido unas cuantas operaciones de armas combinadas contra las costas enemigas, pero ninguna de la envergadura suficiente para servir de orientación para la de grandísima escala que había en la mente. En agosto de 1942, empero, una incursión en fuerza contra la ciudad costera francesa de Dieppe proporcionó información valiosa sobre los problemas de atacar un puerto en manos del enemigo. La intentona no tuvo éxito. Las tropas que llegaron a la playa principal quedaron clavadas en el rompiente, y los carros que desembarcaron para darles apoyo no consiguieron salvar el malecón o quedaron atascados en los guijarros. En los sectores de los flancos, la historia fue la misma: las defensas alemanas inmovilizaron a las tropas en la playa, al descubierto, y el fuego de ametralladora las diezmó.

La acumulación de tropas y material para el Día D fue una empresa de una envergadura grandísima. Cualquier rincón disponible en el sur de Inglaterra fue aprovechado para almacenar vehículos y equipos preparados para la invasión. Esta fotografía, tomada el 15 de mayo de 1944, muestra una columna de carros Churchill y Cromwell, todavía sin distintivos de unidad, estacionados a lo largo de la circunvalación de Winchester, a 24 km de los muelles de Southampton, listos para su traslado a Francia. (Imperial War Museum, H38510)

Las lecciones de Dieppe iban a aprovecharse para planificar la operación «Overlord». Los factores clave eran los siguientes: en primer lugar, el asalto tendría que hacerse en playas abiertas, y no en una zona portuaria fortificada; en segundo lugar, el fuego de apoyo de los cañones de los buques y la aviación era esencial para eliminar todos los puntos fuertes; y en tercero, tendrían que diseñarse armas y medios acorazados especiales a fin de que la infantería y los carros pudieran salir de las playas y avanzar tierra adentro. Estaba claro que la invasión tendría que ser una masiva operación de armas combinadas, y no una serie de batallas libradas por cada una de las armas.

En mayo de 1943 se creó el COSSAC (Chief of Staff to the Supreme Allied Commander: Jefatura de Estado Mayor del Comandante Supremo Aliado), bajo la batuta del teniente general Frederick Morgan, para planificar la invasión al otro lado del Canal, teniendo en cuenta todos los problemas detectados y las soluciones que se ofreciesen para resolverlos. La tarea de Morgan y su equipo era efectuar la planificación inicial de la invasión hasta que se nombrara un mando supremo para la campaña.

Al estudiar los sitios posibles para el asalto, el COSSAC determinó que la zona más adecuada para el desembarco de fuerzas anfibias era la de Normandía, en el golfo del Sena, entre el estuario del río Orne y la base de la península de Cotentin. Para llegar a esta conclusión, Morgan había tenido en cuenta muchos factores, sobre todo el radio de acción del apoyo aéreo desde bases en Inglaterra, que por entonces era de unos 240 km. Otros elementos importantes eran la distancia de la travesía por mar; el poderío de las defensas enemigas; la existencia de playas apropiadas; y la proximidad de puertos que sirvieran para alimentar la batalla con hombres y material después de los desembarcos. La selección había quedado reducida a cuatro sectores: el Pas de Calais, Normandía, la península de Cotentin y la Bretaña. Muchos generales hubiesen preferido la menor distancia del Pas de Calais, pero el enemigo también consideraba esta zona como objetivo obvio para un asalto aliado y había construido en ella unas defensas que eran las más formidables de toda la costa del Canal. Morgan y su Estado Mayor rechazaron rápidamente Pas de Calais y, en su lugar, eligieron Normandía.

CAEN, LA CLAVE

Según el plan original presentado por el COSSAC a finales de 1943, dos divisiones británicas y dos estadounidenses desembarcarían por mar en las playas que llamaron, en código, «Omaha», «Gold» y «Juno». Esta cantidad de unidades se incrementó en cuanto Eisenhower y Montgomery estudiaron la propuesta y decidieron que el frente de invasión era demasiado estrecho. Sugirieron el uso de dos playas más y que desembarcaran otras dos divisiones: una, estadounidense, en la base oriental de la península de Cotentin, y la otra, británica, cerca de Ouistreham.

La nueva playa británica fue llamada «Sword» (espada) e iba desde St-Aubin-sur-Mer, en el oeste, hasta la boca del río Orne, en el este. Trece kilómetros río arriba estaba la ciudad de Caen, de la que irradiaba una red de carreteras que comunicaba todos los rincones de Normandía. Por lo tanto, la pronta captura de Caen adquirió importancia estratégica, pues daría a los desembarcos aliados una salida rápida hacia el corazón de Francia. La inclusión de la playa Sword en los planes de invasión permitía contemplar la toma de Caen el primer día de los desembarcos, antes de que el enemigo

Personal de tierra de la RAF monta cohetes en un cazabombardero Typhoon. La presencia de aviones como éste en los cielos de Normandía, prestos a atacar objetivos alemanes con efectos devastadores, dio a los Aliados una importante ventaja táctica. Su gran potencia de fuego les permitía interceptar los grandes movimientos de tropas y amenazar gravemente la movilidad de las fuerzas acorazadas enemigas. (Imperial War Museum, CL157)

pudiera movilizarse para impedirlo. Montgomery subrayó que la captura de Caen era un objetivo de primer orden del Día D.

También se decidió que, para proteger la playa Sword y todo el flanco izquierdo de los desembarcos, tuviera lugar una acción aerotransportada al este del río Orne durante la noche previa a la invasión. Esta amenaza situada al este de Caen serviría para dividir las defensas enemigas y facilitaría la progresión hacia la ciudad.

CRONOLOGÍA

1943

Abril El general de división Wilhelm Richter toma el mando de la 716.ª División de Infantería alemana y asume la responsabilidad de la defensa de los 34 km de costa a cada lado del estuario del río Orne, en Normandía, que incluye el área denominada «playa Sword» por los Aliados.

23 de abril El teniente general Morgan es puesto al frente del COSSAC para planificar la invasión del continente europeo.

2 de mayo Al general de división Richard Gale se le encarga la formación y el mando de la 6.ª División Aerotransportada británica para la invasión de Europa.

Julio El COSSAC emite un informe que identifica el área de Normandía entre el río Orne y la península de Cotentin como el lugar propuesto para la invasión, que luego se conocería como operación «Overlord».

5 de noviembre El mariscal de campo Erwin Rommel recibe el encargo de inspeccionar la capacidad defensiva alemana en la costa europea occidental y preparar planes de defensa contra una invasión. Los trabajos de construcción en las fortificaciones costeras adquieren una nueva intensidad.

Diciembre El teniente general Dwight D. Eisenhower es nombrado comandante supremo para la operación «Overlord». El general sir Bernard Montgomery recibe el mando del Vigesimoprimer Grupo de Ejércitos, que engloba todas las fuerzas de tierra que participarán en la invasión.

12 de diciembre El general de división Rennie toma el mando de la 3.ª División británica para la invasión de Europa.

El pecio de un lanchón de asalto LCA, varado en la playa años después de la guerra. Estas embarcaciones de madera, que navegaban a sólo seis nudos y eran vulnerables al fuego de cualquier arma, llevaron grupos de 30 soldados desde los buques de desembarco de infantería LSI hasta la playa, una distancia de seis millas. (Ken Ford)

1944

Enero Eisenhower y Montgomery acuerdan que al plan de Morgan le falta fuerza y proponen el añadido de otras dos playas, una en el sector estadounidense, en el lado oriental de la península de Cotentin, a la que llaman «Utah», y la otra en el sector británico, cerca de la boca del río Orne, en Ouistreham, a la que bautizan «Sword».

7 de abril El general Montgomery presenta el plan de detalle de «Overlord» al primer ministro, Winston Churchill, al rey Jorge VI y a los jefes de Estado Mayor del Aire, de la Armada y del Ejército en la St. Paul's School de Londres. La 3.ª División británica se traslada de su base de entrenamiento en Escocia al sur, a Hampshire, y empieza a practicar en el canal de la Mancha.

Abril La 6.ª División Aerotransportada británica empieza a concentrarse en campamentos próximos a los aeródromos desde los que partirá hacia Francia.

8 de mayo Se establece que el Día D sea el lunes 5 de junio.

26 de mayo Las tropas de la 3.ª División británica quedan acuarteladas en sus campamentos y empiezan a ser informadas de su papel en la invasión. Se distribuyen francos franceses y glosarios inglés-francés, se hacen preparativos de última hora y se estudian maquetas detalladas de las playas del desembarco.

3 de junio La 3.ª División británica abandona sus campamentos y empieza a embarcar en los buques que la trasladarán a Francia.

4 de junio La predicción de mal tiempo en el Canal para el 5 de junio hace que la invasión se retrase al día siguiente.

5 de junio La Fuerza S, la flota de invasión que ha de desembarcar en la playa Sword, zarpa de los puertos de Portsmouth y Southampton.

5 de junio, 22:56 horas Los elementos avanzados de la 6.ª División Aerotransportada británica y la partida de asalto del comandante Howard despegan de aeródromos del sur de Inglaterra como punta de lanza de la invasión.

6 de junio Día D.

00:16 horas El primer planeador de la fuerza del comandante Howard aterriza cerca del puente del canal de Caen en Bénouville y marca el comienzo de la liberación aliada de Normandía. Al cabo de 15 minutos, tanto este puente como el cercano sobre el río Orne han sido capturados intactos.

00:50 horas El grueso de los paracaidistas aterriza al este del río Orne.

03:00 horas Las fuerzas aéreas aliadas inician el bombardeo final de las defensas de la «Muralla del Atlántico» antes de los desembarcos.

Un lanchón antiaéreo LCF, en el canal de la Mancha durante unos ejercicios previos a la invasión. Esta clase de buque montaba cuatro cañones de 40 mm y ocho de 20 mm, con los que protegía a las fuerzas de asalto contra ataques aéreos en rasante o de las lanchas rápidas alemanas. (Imperial War Museum A23758)

Al cálido sol de la primavera, unos comandos de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales reciben información de su oficial en uno de los campamentos de reunión próximos a Southampton. (Imperial War Museum H38948)

03:20 horas El general de división Gale y su cuartel general llegan a Normandía con el contingente principal de planeadores, que lleva las armas pesadas de la división.

03:30 horas La Fuerza S y la flota de bombardeo de la costa llegan al largo de Normandía.

Alba La 6.ª Aerotransportada británica consolida su posición en Francia: su flanco oriental queda asegurado tras la voladura de los puentes sobre el río Dives entre Caen y el mar; ha destruido la batería de Merville, al norte de las playas; ha capturado los puentes sobre el río Orne y el canal de Caen; y está en posesión de los pueblos del perímetro meridional de la zona de aterrizaje.

05:30 horas Las tropas empiezan a pasar de los buques de transporte a los lanchones que las llevarán hasta los sectores Queen Red y Queen White de la playa Sword.

06:00 horas Empieza el bombardeo naval de las baterías y defensas de costa alemanas.

07:25 horas Compañías de asalto de la 8.ª Brigada de la 3.ª División desembarcan en los sectores Queen Red y Queen White. Tienen el apoyo de los blindados de la 27.ª Brigada Acorazada y los carros especializados de la 79.ª División Acorazada. Empieza la lucha por neutralizar las defensas enemigas y salir de la playa.

Entrada al complejo subterráneo Wiederstandsnest 17 (WN-17), llamado «reducto Hillman» por los británicos. Esta posición fortificada, que medía 450 por 550 metros, estaba justo al sureste de Colleville, a unos 3.200 metros de la playa Sword. Fue capturado el propio Día D por el 1.º de los Suffolks. (Ken Ford)

El canal de Caen en Bénouville, hoy, con su nuevo puente levadizo. Al fondo, en la otra orilla, está el Café Gondrée. En primer plano el cañón de 50 mm original que fue capturado junto con el puente en los primeros minutos del Día D, aunque no en su emplazamiento original. Todo este lugar fue reurbanizado a raíz del montaje del puente nuevo en 1994. (Ken Ford)

08:00 horas El 4.º Comando del general de brigada lord Lovat desembarca en el sector Queen para atacar las baterías de Ouistreham y el casino de Riva Bella.

08:30 horas La 8.ª Brigada sale de la playa y empieza a avanzar tierra adentro, hacia Hermanville.

10:00 horas Llega a tierra la 185.ª Brigada de la 3.ª División, junto con más carros de la 27.ª Brigada Acorazada, y empieza a marchar hacia Caen.

13:00 horas La 9.ª Brigada de la 3.ª División (la brigada de reserva) desembarca y empieza también a marchar sobre Caen, pero tiene problemas causados por la pérdida de su comandante.

13:10 horas La 1.ª Brigada de Servicios Especiales británica sale de la playa Sword para ir a enlazar con la 6.ª División Aerotransportada en los puentes de Bénouville.

15:00 horas El avance de la 3.ª División hacia Caen empieza a flaquear cuando el 1.º de los Suffolks queda empantanado al interior neutralizar los reductos Morris y Hillman.

16:00 horas La 21.ª División Panzer lanza un contraataque contra los desembarcos y de inmediato va a dar con el 1.º de Infantería Ligera del Rey de Shropshire apoyado por carros del Staffordshire Yeomanry.

19:00 horas Tras perder muchos carros, elementos de la 21.ª Panzer llegan al mar entre Lion y Luc-sur-Mer, pero le llegan pocos refuerzos para que pueda explotar la brecha que ha abierto entre la playa Sword y los desembarcos canadienses en la playa Juno.

21:00 horas La 6.ª Brigada Aerotransportada llega en planeadores para unirse al resto de la 6.ª División Aerotransportada en la Zona de Aterrizaje W, al oeste del Orne. El descenso de centenares de aviones sobre las fuerzas acorazadas alemanas causa cierto pánico en el cuartel general de éstas, que ordena a la 21.ª Panzer que se retire a las elevaciones del norte de Caen y que vivaquee allí.

24:00 horas Incapaces de seguir progresando hacia Caen, las tres brigadas de la 3.ª División consolidan sus ganancias y se preparan para reemprender su avance al día siguiente.

COMANDANTES ENFRENTADOS

En diciembre de 1943 se nombró el comandante supremo para la operación «Overlord». Para ese puesto se pensó en los dos soldados más poderosos y capaces de los ejércitos estadounidense y británico del momento, pero ambos fueron descartados: el general George C. Marshall, jefe del Estado Mayor del Ejército de Estados Unidos, y el general sir Alan Brooke, jefe del Estado Mayor General Imperial. Marshall fue considerado indispensable para estar junto a Roosevelt, y Brooke fue desestimado porque era británico. Como la parte del león del esfuerzo de guerra en Europa, tanto en el Día D como en el posterior avance hacia Alemania, iba a ponerla Estados Unidos, lo políticamente apropiado era que el comandante supremo fuera de esa nacionalidad. La responsabilidad recayó en el general Dwight D. Eisenhower como reconocimiento a sus éxitos en el norte de África, Sicilia y la península Italiana. Por entonces había mandado ya tres invasiones anfibias y gozaba del respeto de numerosas e importantes figuras políticas y militares. Eisenhower poseía un notable talento diplomático y era, probablemente, el único alto mando capaz de convertir en un equipo militar coherente a los distintos grupos de nacionalidades y fuerzas armadas que formaban el bando aliado.

COMANDANTES ALIADOS

Por el contrario, los tres principales subordinados de Eisenhower y el vicejefe de la invasión eran todos británicos. El general sir **Bernard Montgomery** fue puesto al mando del Vigesimoprimer Grupo de Ejércitos, que controlaba todas las fuerzas de tierra implicadas, tanto británicas como estadounidenses. Ocuparía esa responsabilidad hasta que Eisenhower pudiera hacerse cargo del mando general en campaña. El almirante sir Bertram Ramsay era el jefe de la Fuerza Expedicionaria Naval Aliada, y el capitán general sir Trafford Leigh Mallory fue puesto al frente de la Fuerza Aérea Expedicionaria Aliada. El vicecomandante supremo era el capitán general de aviación sir Arthur Tedder.

Para el asalto de Normandía, el Vigesimoprimer Grupo de Ejércitos de Montgomery consistía en el Primer Ejército de Estados Unidos, mandado por el teniente general Omar Bradley, y el Segundo Ejército británico del teniente general sir **Miles Dempsey**. Ambos tenían una amplia experiencia como comandantes de cuerpo en el norte de África y el Mediterráneo. Los dos cuerpos de Bradley iban a desembarcar en el sector estadounidense, cerca de de la base de la península de Cotentin, a ambos lados del estuario del río Vire. El VII Cuerpo de Estados Unidos, al mando del general de división Collins, lo haría en la playa llamada «Utah», y el V Cuerpo de Estados Unidos del general de división Gerow asaltaría la playa Omaha. De forma parecida, Dempsey desembarcaría sus dos cuerpos en el sector británico: el

El general sir Bernard Montgomery, jefe del Vigesimoprimer Grupo de Ejércitos, no quedó satisfecho con los planes de invasión iniciales hechos por el COSSAC, pues creía que no les asignaban fuerzas suficientes. Él y el general Eisenhower decidieron añadir otras dos divisiones al asalto y dos playas más, una de ellas la Sword. (Ken Ford)

DERECHA **Tenientes generales británicos del Día D: John Crocker, del I Cuerpo; Miles Dempsey, del Segundo Ejército; y Gerard Bucknall, del XXX Cuerpo. (Imperial War Museum B5325)**

El general de división Richard Gale organizó y preparó la 6.ª División Aerotransportada británica para la invasión de Europa. Fue el general que tuvo mayor éxito el Día D, pues su división alcanzó todos sus objetivos y permaneció en primera línea hasta agosto de 1944. (Imperial War Museum B5352)

El general de división Tom Rennie, jefe de la 3.ª División británica, charla con unos carristas de la 27.ª Brigada Acorazada antes de embarcar en Gosport. (Imperial War Museum H39002)

teniente general **John Crocker** estaría al mando del I Cuerpo en la playa Gold, y el XXX Cuerpo, a las órdenes del teniente general Gerard Bucknall, desembarcaría en las playas Juno y Sword. Bucknall había mandado la 5.ª División británica en Sicilia e Italia, y Crocker había sido el responsable del IX Cuerpo británico en Túnez antes de que se asignase a ambos el mando de nuevos cuerpos para la invasión.

La playa Sword era el objetivo de la 3.ª División británica del general de división **Tom Rennie**. Éste había sido jefe de batallón en El Alamein y había mandado una brigada de la División Highland en Sicilia. En diciembre de 1943 fue ascendido a general de división y llamado a Inglaterra para hacerse cargo de la 3.ª División y entrenarla específicamente para la invasión.

A disposición del Segundo Ejército británico de Dempsey, estaba también la 6.ª División Aerotransportada del general de división **Richard Gale**. Éste había servido durante 17 años en la India tras la Gran Guerra y luego había ocupado distintos puestos de Estado Mayor en la Oficina de Guerra. En agosto de 1941 tomó el mando de la 1.ª Brigada Paracaidista e inició un riguroso programa de entrenamiento. En la primavera del año siguiente fue llamado de nuevo a la Oficina de Guerra, que dejó en abril de 1943 para formar la 6.ª División Aerotransportada y prepararla para la invasión.

COMANDANTES ALEMANES

La zona de Normandía que iba a recibir el gran asalto aliado estaba en el sector defendido por el Séptimo Ejército alemán, mandado por el coronel general **Friedrich Dollmann**. Éste dependía directamente del mariscal de campo **Erwin Rommel** como parte del Grupo de Ejércitos B, que a su vez estaba a las órdenes del mariscal de campo **Gerd von Rundstedt**, comandante en jefe (Oeste).

Dollmann llevaba al mando del Séptimo Ejército desde el estallido de la guerra en 1939. Esta unidad había tenido un papel menor en la conquista alemana de Francia en 1940, y desde entonces tanto ella como Dollmann habían desempeñado tareas de guarnición en la mitad occidental de Francia. En consecuencia, el general había ido perdiendo contacto con los cambios habidos

IZQUIERDA **El general de Artillería Erich Marcks, jefe del LXXXIV Cuerpo alemán, controlaba las divisiones que ocupaban la costa normanda en junio de 1944. Había perdido una pierna sirviendo como jefe de división en la URSS. Considerado por muchos como uno de los mejores generales alemanes en Normandía, fue muerto el 12 de junio por cazas aliados cerca de St-Lô. (Bundesarchiv 183/L19841)**

DERECHA **El mariscal de campo Gerd von Rundstedt, comandante en jefe (Oeste), mandaba todas las fuerzas alemanas en Europa noroccidental. Defendía que las divisiones panzer debían mantenerse lejos de las playas, muy al interior, con la idea de reunirlas para lanzar un ataque concentrado contra cualquiera de los desembarcos en el momento y el lugar que él eligiera. (Imperial War Museum MH10132)**

en su oficio en esos cuatro años, y entendía poco la guerra acorazada o el uso táctico del poder aéreo. Cuando se produjo la invasión, sus reacciones fueron lentas y a menudo erráticas, concediendo a los Aliados una libertad de movimiento superior a la que esperaban.

El general de Artillería **Erich Marcks**, jefe del LXXXIV Cuerpo alemán, controlaba las divisiones que defendían las playas normandas. En junio de 1944, su gran unidad se encontró en el centro de las operaciones de desembarco. Marcks había servido en Polonia en 1939 y había mandado una división en la URSS. Fue herido en junio de 1941 y perdió la pierna izquierda, pero ello no bastó para acabar con su carrera militar. En agosto de 1943 consiguió el mando del LXXXIV Cuerpo en Normandía, con la misión de guardar los 380 km de costa entre el estuario del Orne y St-Malo con seis divisiones.

En la playa Sword y a caballo del Orne, Marcks tenía la 716.ª División de Infantería sosteniendo los 34 km de línea costera en la que iban a desembarcar británicos y canadienses. Esta división estaba mandada por el teniente general **Wilhelm Richter**, un oficial de artillería y veterano de Polonia, Bélgica y la URSS.

Muchos kilómetros al interior, pero también en el eje de la playa Sword y el Orne, se hallaba la 21.ª División Panzer del general de división **Edgar Feuchtinger**. Esta unidad acorazada estaba bajo el control del Grupo de Ejércitos B de Rommel y servía como reserva móvil, capaz de atacar en cualquier lugar de Normandía donde desembarcaran los Aliados. Feuchtinger había luchado en la campaña de los Países Bajos, Bélgica y Francia en 1940 como jefe de un regimiento de artillería, y luego, en agosto de 1942, resultó herido en la URSS, durante el asedio de Leningrado. Aunque no tenía experiencia con unidades acorazadas, se le dio el mando de la reformada 21.ª Panzer en agosto de 1943. Obtuvo ese puesto por sus conexiones políticas, pues había sido un organizador del partido nazi en la década de 1930 y era amigo de Hitler. Sin embargo, no era el candidato más válido, y su actuación como jefe de la 21.ª Panzer fue cuestionada cuando fue llevado ante un consejo de guerra en marzo de 1945.

El mariscal de campo Erwin Rommel era el jefe del Grupo de Ejércitos B, responsable de la conducción táctica de la guerra en Francia y Países Bajos. Creía que las fuerzas panzer tenían que estar cerca de la costa, donde podrían reaccionar de inmediato y atacar cualquier desembarco aliado en cuanto tocara tierra firme, en las primeras y críticas horas de la invasión. (Imperial War Museum HU17183)

FUERZAS ENFRENTADAS

EL EJÉRCITO BRITÁNICO

Las unidades británicas que fueron en cabeza de la invasión de Normandía el 6 de junio de 1944 estaban bien entrenadas, bien equipadas, bien apoyadas y bien mandadas. Desde la derrota en Francia en 1940, que había obligado a la evacuación de la Fuerza Expedicionaria por Dunkerque, se habían producido cambios revolucionarios en las fuerzas armadas británicas. El Ejército británico que retornaba a Francia estaba formado por unidades que habían aprendido mucho de lo que otras divisiones habían hecho en teatros de operaciones de todo el mundo.

Una de tales unidades era la 3.ª División de Infantería, que iba a desembarcar en la playa Sword. En 1940, mandada por Montgomery, había sido evacuada en Dunkerque y llegó de vuelta a Gran Bretaña tras haber librado feroces acciones de retaguardia contra el avance alemán. Todo su equipo y su material pesado quedaron en Francia. La 3.ª División fue reconstituida por completo y pasó los cuatro años siguientes entrenándose y preparándose para volver a la guerra. Fue elegida para participar en algunas campañas, como la invasión de Sicilia, pero permaneció en Gran Bretaña mientras otras divisiones cosechaban fama en el norte de África e Italia. En el verano de 1943, el general de división Ramsden, a la sazón su comandante, consiguió el compromiso de que la 3.ª División encabezaría el regreso de los británicos al noroeste de Europa y que sería la primera que pondría pie en tierra. Desde entonces, todo su entrenamiento adquirió una nueva dimensión: la división de Ramsden entró en un programa de preparación vigoroso y realista, concentrado en los asaltos anfibios y los ataques a defensas fortificadas.

Un lanchón cañonero pesado LCG(L) navega por el Solent al largo del castillo de Hurst. Esta clase de unidad, armada con dos cañones de 101 mm y dos antiaéreos de 20 mm, proporcionaba fuego de apoyo inmediato durante la aproximación de los lanchones de desembarco a la playa. Sus dos cañones mayores tenían un alcance de 13 km, por lo que era capaz de dar también fuego indirecto para las tropas que avanzaban tierra adentro. (Imperial War Museum A23754)

Una oxidada reliquia de la invasión. Este obstáculo, llamado «caballo de Frisia», se colocaba en las playas, entre las marcas de pleamar y bajamar, y servía para impedir el paso de los lanchones y los carros. (Ken Ford)

La división estableció rápidamente una estrecha relación con la Royal Navy (Real Armada británica) y empezó a salir de maniobras por las costas de Escocia. A finales de 1943 quedó emparejada con la fuerza naval que tenía que llevarla a las playas de Normandía. Era la Task Force S, que, mandada por el contralmirante A.G. Talbot, era la responsable del elemento marítimo de los desembarcos en la playa Sword.

En diciembre de 1943, Montgomery fue puesto al frente del Vigesimoprimer Grupo de Ejércitos y designó a los comandantes terrestres para la invasión. Casi de inmediato recuperó algunos mandos para algunas de las unidades asignadas a «Overlord», y nombró a oficiales que habían servido con él en el norte de África y el Mediterráneo, y en quienes confiaba. En la 3.ª División, Ramsden fue sustituido por el general de división Tom Rennie, un veterano del Octavo Ejército que había mandado una brigada en Sicilia.

La 3.ª División de Infantería británica consistía en tres brigadas –la 8.ª, la 9.ª y la 185.ª–, cada una de ellas con tres regimientos. La 8.ª Brigada estaba formada por el 1.er Regimiento de Suffolk, el 2.º de East Yorkshire y el 1.º de South Lancashire. La 9.ª Brigada tenía el 2.º Regimiento de Lincolnshire, el 1.º de los King's Own Scottish Borderers (KOSB) y el 2.º de los Royal Ulster Rifles. La 185.ª Brigada constaba del 2.º Real Regimiento de Warwickshire, el 1.er Royal Norfolk y el 2.º de Infantería Ligera de Shropshire. Además, la división tenía la dotación habitual de tropas de apoyo: el 3.er Regimiento de Reconocimiento del Royal Armoured Corps (RAC), el 3.º de Ingenieros Divisionales y el 3.º de Transmisiones Divisionales. El respaldo de ametralladoras pesadas y morteros venía dado por el 2.º Regimiento de Middlesex.

El elemento artillero de la división –Regimientos de Campaña 7, 33 y 76– había sido reequipado con obuses autopropulsados Priest de 105 mm, y el 20.º Regimiento Contracarro tenía cazacarros autopropulsados Wolverine de 76 mm (los M-10 estadounidenses). La conversión en artillería semoviente aumentó la velocidad de desembarco de los cañones y permitía a éstos disparar desde las cubiertas de los lanchones durante la aproximación a la playa,

Una unidad de comandos parte de su campamento de reunión hacia el puerto de embarque, en Southampton. (Imperial War Museum BU1178)

aumentando así el apoyo artillero dado a la división durante su crucial llegada a los sectores de desembarco. La potencia de fuego divisional se completaba con el 92.º Regimiento Antiaéreo Ligero de la Real Artillería (RA).

Luego había una serie de unidades especializadas que se agregaron a la división específicamente para el desembarco. Éstas eran la 27.ª Brigada Acorazada y el 5.º Regimiento de Asalto de los Reales Ingenieros (de la 79.ª División Acorazada); la potencia de fuego pesada de los cañones del 53.º Regimiento Medio de la Real Artillería; y la movilidad de la 1.ª Brigada de Servicio Especial de lord Lovat, que comprendía los Comandos 3, 4, 6 y 45 de los Royal Marines. A ellas se añadieron unidades para organizar los desembarcos y el tráfico de salida de la cabeza de playa: el 101.º Grupo de Operación de Puertos y Áreas de Playa. También había dos compañías de zapadores especializadas en la demolición y limpieza de obstáculos, y una miríada de unidades de servicios que se ocupaban de los detalles más diversos de la operación anfibia. Con todo esto se duplicó el tamaño de la división, y con todos los cambios y adiciones, la 3.ª de Infantería se convirtió en la división más poderosa que hubiese salido nunca de Gran Bretaña.

La 6.ª División Aerotransportada británica tenía la misión de aterrizar al este del río Orne antes de los desembarcos por mar con el fin de proteger el flanco izquierdo de éstos. La división se había constituido el 2 de mayo de 1943 a las órdenes del general de división Richard Gale, con la finalidad específica de proporcionar tropas aerotransportadas que asistiesen en una invasión de la Europa ocupada. Era, por lo tanto, una unidad completamente nueva y que sólo tuvo un año para entrenarse y prepararse para el gran momento. Tenía tres brigadas –la 3.ª y 5.ª Paracaidistas, y la 6.ª de Desembarco Aéreo–, cada una con tres batallones. La 3.ª Brigada Paracaidista consistía en los Batallones 8 y 9 del Regimiento Paracaidista, y en el 1.er Batallón Paracai-

dista canadiense. La 5.ª Brigada estaba formada por los Batallones 7, 12 y 13 del Regimiento Paracaidista. Finalmente, la 6.ª Brigada tenía el 12.° Regimiento de Devonshire, el 2.° de Infantería Ligera de Oxfordshire y Buckinghamshire, y el 1.° de los Royal Ulster Rifles. El 53.° Regimiento Ligero de Desembarco Aéreo proporcionaba el apoyo artillero, y otros complementos especializados eran el 6.° Regimiento Aerotransportado de Reconocimiento Acorazado, el 6.° de Ingenieros Divisionales Aerotransportados y el 6.° de Transmisiones Divisionales Aerotransportadas.

EL EJÉRCITO ALEMÁN

En el momento de los desembarcos, había 60 divisiones alemanas en el Oeste a la espera de la invasión aliada. Puede parecer una cifra importante, pero esas divisiones ocupaban una línea de costa que se extendía desde Dinamarca hasta la frontera española. También guardaban la costa mediterránea francesa y formaban las guarniciones del interior de los territorios ocupados de Francia, Bélgica, Holanda y Dinamarca. De estas divisiones, 20 eran unidades estáticas, formadas para guardar un sector de la costa y que eran casi inmóviles porque apenas tenían medios de transporte propios. Muchas de las unidades acorazadas en Francia y Bélgica a primeros de 1944 habían llegado del Frente del Este esa primavera. Andaban muy faltas de personal y material, y aprovechaban su estancia en el Oeste para rehacerse. El grueso de esas unidades panzer estaba estacionado en el área central, estratégicamente importante, entre Holanda y la boca del Sena, por lo que era incapaz de intervenir contra los desembarcos de Normandía salvo con un importante retraso.

El ejército de ocupación alemán en Francia se veía cada vez más entorpecido por la destrucción de sus comunicaciones internas por los bombardeos aliados y los actos de sabotaje de la Resistencia francesa. En junio de 1944, carreteras, trenes, ríos, canales y estaciones estaban en muy mal estado, lo que restringía de manera importante el transporte de combustible y suministros. El movimiento abierto de convoyes militares se fue haciendo más difícil a medida que se acercaba la fecha de la invasión, sobre todo por los ametrallamientos de los cazabombarderos británicos y estadounidenses. El dominio aliado del aire significaba que, de día, pudiesen hacerse pocos desplazamientos masivos de tropas, restringiendo aún más la capacidad alemana de reaccionar con rapidez a los desembarcos aliados.

El sector que englobaba la playa Sword y la zona de aterrizaje de la 6.ª Aerotransportada estaba guardado por una sola división alemana, la 716.ª de Infantería. Ésta había sido creada el 2 de mayo de 1941, a las órdenes del coronel Otto Matterstock, a partir de unidades de reemplazo del Distrito Militar VI, en Munster. Sus hombres eran personal mayor de la zona de Renania y Westfalia. Era una de las quince divisiones estáticas creadas con la Ola de Movilización 15, a partir de abril de 1941, organizadas específicamente para tareas de ocupación en el Oeste y los Balcanes. Fue enviada inmediatamente a la zona de Caen para defensa de costa y, tras una breve estancia en Soissons y Bélgica, regresó a Normandía en junio de 1942, donde permaneció hasta el Día D.

Inicialmente, la división consistía en dos regimientos, los de Infantería 726 y 736, cada uno con tres batallones. Su elemento artillero era el 656.° Batallón, con tres baterías de cañones de campaña, pero luego se sumó un nuevo batallón, con lo que dicho elemento pasó a llamarse 1716.° Regi-

miento de Artillería. Como unidad estática, la división carecía de medios para el traslado de tropas, y los escasos vehículos de que disponía eran muchas veces tirados por caballos.

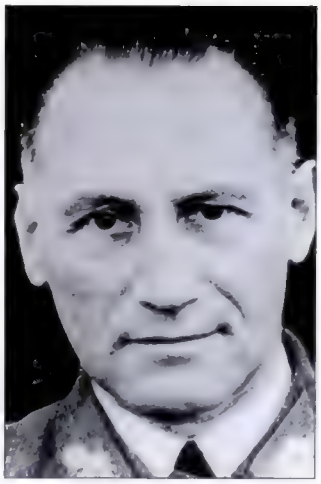
Como era una unidad estática de guarnición en la costa normanda, esta división se convirtió en una fuente de personal con el que cubrir pérdidas alemanas en la URSS. Muchos de sus soldados fueron enviados al Frente del Este y sustituidos por tropas de calidad inferior procedente de los territorios ocupados en Polonia y la Unión Soviética. Poco a poco, el potencial y la moral de la unidad se fueron diluyendo por la influencia de soldados extranjeros, a los que se ofrecía servir en el Ejército alemán a cambio de librarse del brutal cautiverio en los campos de concentración.

En abril de 1943, el general de división (luego, teniente general) Wilhelm Richter se hizo cargo de la división. Su cometido era mejorar las defensas y asegurar su zona contra la invasión, con la responsabilidad de cubrir un frente de 34 km de costa. Era una tarea difícil, sobre todo si se tiene en cuenta que lo normal era que una buena división cubriese un frente de sólo 10 km. Richter se quejaba de que sus fuerzas estaban «ensartadas a lo largo de la costa como las perlas de un collar». Sin embargo, la capacidad defensiva de la unidad se beneficiaba del hecho de estar desplegada detrás de los emplazamientos de hormigón de la tan cacareada, pero todavía incompleta, «Muralla del Atlántico». Richter puso a sus hombres a ayudar en la construcción de las defensas de costa y en la organización de los 40 centros de resistencia de su sector.

A medida que aumentaba el peligro de una invasión aliada, Richter fue reforzado con dos batallones de *osttruppen* de los territorios de la URSS. Estas unidades del Este estaban completas, con unos mil hombres cada una, y se asignó un batallón a cada uno de los regimientos: el 441.º Batallón Ost al 726.º Regimiento, y el 642.º Batallón Ost al 636.º Regimiento. Estas unidades se convirtieron así en el cuarto batallón de cada regimiento, aunque su valía se consideraba dudosa, al igual que la de otras muchas *osttruppen* de su clase desplegadas en la costa francesa. Como observó sarcásticamente un general alemán, «cuesta imaginar por qué unos rusos iban a luchar por los alemanes, en Francia, contra los norteamericanos».

Cuando se produjo el ataque aliado, la 716.ª División alemana se encontró peleando no sólo contra los británicos en la playa Sword y la 6.ª Aerotransportada al este del Orne, sino también contra los canadienses en la playa Juno. Aproximadamente la mitad de sus efectivos estaban desplegados frente a estos dos sectores. En el área de Sword, Richter tenía el primer y el segundo batallones del 736.º Regimiento sosteniendo la costa, con el tercer batallón en el interior, como reserva. El 642.º Batallón Ost del regimiento estaba disperso detrás de la costa, sobre todo en la zona al este del Orne.

En cuanto a medios acorazados para repeler la invasión cerca de Caen, sólo había una división, la 21.ª Panzer, que tenía su cuartel general en St-Pierre-sur-Dives, unos 32 km al sureste de la mencionada Caen. Había otras unidades acorazadas preparadas para contraatacar un desembarco en la región de Normandía, pero estaban emplezadas mucho más al interior, a la espera de ver dónde golpearían los Aliados. La 12.ª División Panzer de las SS Hitler Jugend se hallaba cerca de Lisieux, y la Panzer Lehr, en el área de Chartres, ambas a un tan sólo día de marcha de Caen. Estaban, asimismo, la 17.ª de Granaderos Panzer de las SS, al sur de Tours; la 2.ª Panzer, al este del Sena; y la 116.ª Panzer, cerca de París; todas ellas podrían llegar a la zona de la invasión en cosa de días.



El general de división Edgar Feuchtinger, comandante de la 21.ª División Panzer, había luchado en las campañas de 1940 y en la URSS, donde fue herido en agosto de 1942 durante el asedio de Leningrado. Su división iba a llevar a cabo el único gran contraataque alemán contra los desembarcos aliados durante el Día D. (Bundesarchiv 87/120/19A)

Unos zapadores alemanes minan un puente sobre el canal del Dives antes de la invasión. El Dives constituía el límite oriental de la zona de aterrizaje prevista de la 6.ª División Aerotransportada británica. (Bundesarchiv 721/382/32A)

La 21.ª División Panzer estaba mandada por el general de división Edgar Feuchtinger. Estaba preparada para contraatacar en el punto de Normandía en que se la requiriese y se hallaba bajo el control del Grupo de Ejércitos B. Por el contrario, la 12.ª Panzer de las SS y la Panzer Lehr formaban parte de la reserva estratégica y sólo podían ser utilizadas con la autorización previa del comandante supremo, Adolf Hitler. Éste quería estar seguro de que cualquier desembarco, dondequiera que fuese en la costa del canal de la Mancha, era la invasión principal y no una finta para atraer a sus reservas estratégicas mientras el asalto real tenía lugar en otra parte. El alto mando alemán estaba convencido de que los Aliados iban a desembarcar en el Pas de Calais, tanto es así que semanas después del 6 de junio seguía esperando que se produjeran desembarcos en esa zona.

La 21.ª Panzer era la heredera de la división de igual nombre que había sido destruida en Túnez en mayo de 1943. Se constituyó en Rennes en julio de 1943 con veteranos del Frente el Este y personal del Afrika Korps que había escapado de la hecatombe tunecina, así como con elementos diversos del Séptimo Ejército alemán. Estos últimos acostumbraban a ser tropas rechazadas por otras unidades y no siempre eran las más apropiadas. El general Leo Geyr von Schweppenburg comentó que la 21.ª Panzer tenía la pega de que estaba compuesta de mucho personal indeseable, con unos malos hábitos que no se eliminaban ni con el entrenamiento más concienzudo.

La división consistía en el 100.º Regimiento Panzer y los Regimientos de Granaderos Panzer 125 y 192, todos ellos formados por dos batallones en vez de los tres habituales. La estructura de la división se completaba con el 155.º Regimiento de Artillería Panzer, el 21.º Batallón de Reconocimiento Panzer, el 220.º Batallón de Zapadores Panzer y el 305.º Batallón Antiaéreo. Como se había formado en Francia, gran parte de su material de transporte consistía en vehículos franceses capturados, y entre sus armas había muchas obsoletas. Sus carros eran principalmente PzKpfw IV, así como algunos lige-

ros de origen extranjero. De las diez divisiones acorazadas y de infantería mecanizada que había en el Oeste a primeros de 1944, la 21.ª Panzer era la única que no estaba cualificada para servir en la Unión Soviética.

En el aire, la Luftwaffe alemana era una sombra de esa fuerza aérea que había llevado la guerra a Gran Bretaña en 1940. La mayoría de sus efectivos estaban combatiendo en la URSS o empeñados contra los bombardeos aliados que machacaban las industrias y las ciudades del Reich un día sí y otro también. La Luftflotte 3, al mando del mariscal Hugo Sperrle, era la encargada de atacar la invasión aliada. Su área de influencia era toda Francia, Holanda y Bélgica. Sin embargo, para proteger esa área tan inmensa contaba solamente con los 168 cazas Messerschmitt Bf 109 y Focke-Wulf Fw 190 del II Jagdkorps (cuerpo de caza) y apenas con 67 cazabombarderos Focke-Wulf Fw 190F del II Fliegerkorps (cuerpo aéreo) para dar apoyo inmediato a las fuerzas terrestres. Además, no todos esos aviones eran utilizables, sino que su disponibilidad rondaba el 50 por ciento. Estas unidades andaban escasas de personal de vuelo experimentado y de las reservas de combustible apropiadas.

En el mar, la Kriegsmarine (marina de guerra) había ido perdiendo su capacidad ofensiva ante la superioridad aérea y naval de los Aliados. El almirante Theodore Kranke, comandante en jefe del Grupo Naval Mando Oeste, era el encargado de oponerse a la invasión, pero con muy pocos medios. Las únicas unidades disponibles el 6 de junio entre Boulogne y Cherburgo eran tres torpederos, un dragaminas pesado, 29 lanchas rápidas torpederas S-booten, 39 dragaminas ligeros R-booten, 35 dragaminas auxiliares y patrulleros, once cañoneros y tres minadores. Eso era todo lo que tenía Kranke para hacer frente a una flota aliada de 6.000 buques.

PLANES ENFRENTADOS

Un planeador Horsa pintado con las franjas blancas y negras que llevaban todos los aviones del Día D es remolcado al aire por un bimotor Armstrong Whitworth Albemarle. (Imperial War Museum H39183)

La operación «Overlord» contemplaba el desembarco de diez divisiones en Normandía el 6 de junio. Ocho de ellas tocarían tierra como oleadas de asalto, mientras que las dos restantes lo harían más tarde, como elementos de refuerzo. En el frente estadounidense, dos divisiones aerotransportadas aterrizarían antes del amanecer para asegurar el territorio que había detrás de las playas, y en cuanto saliese el sol desembarcarían tres divisiones en las playas llamadas en código «Omaha» y «Utah», a ambos lados del estuario del río Vire. Por parte británica y canadiense, justo después de medianoche aterrizaría una división aerotransportada para asegurar el flanco oriental, y a primera hora de la mañana tres divisiones desembarcarían en las playas denominadas «Gold», «Juno» y «Sword».

Los objetivos de la 6.ª Aerotransportada

La 6.ª División Aerotransportada del general de división Richard Gale tenía asignadas diversas misiones para proteger el flanco oriental de los desembarcos por mar y proporcionar una base firme desde la que pudiese lanzarse una rápida expansión de la cabeza de playa cuando fuese posible. A Gale se le había ordenado tomar los puentes sobre el río Orne y el canal de Caen en Bénouville para establecer un vínculo entre las playas y las fuerzas aerotransportadas. Se le encargó también destruir los puentes sobre el Dives, entre Caen y el mar, para impedir contraataques alemanes desde el este, y dominar el terreno entre los ríos Orne y Dives, para negárselo al enemigo. Asimismo, tenía que eliminar la batería de Merville para que no pudiera interferir en los desembarcos. Las unidades de la 6.ª Aerotransportada tenían asignadas varias zonas de salto (ZS) para los paracaidistas y zonas de aterrizaje (ZA)

para los planeadores. La 5.ª Brigada Paracaidista saltaría sobre la ZS N, al norte de Ranville; la 3.ª Brigada Paracaidista lo haría en la ZS V, al noroeste de Varaville; el 8.º Batallón Paracaidista (de la 3.ª Brigada) saltaría por separado en la ZS K, al sureste de Touffreville, y las partidas de asalto de Bénouville aterrizarían en las ZA X e Y, cerca de los puentes. Había otra zona de aterrizaje, la ZA W, al oeste del canal de Caen, cerca de St-Aubin, reservada para la brigada de refuerzo de la división, la 6.ª Brigada de Desembarco en Planeadores, que aterrizaría en ella en la tarde del Día D. No podía ser antes, pues no había ya suficientes aviones de remolque y tendría que esperar a que regresaran a Inglaterra los que habían efectuado la primera misión.

La playa Sword y el área al este del río Orne constituían el elemento izquierdo del asalto por mar británico. Justo al largo de la playa Sword, enfrente de Lion-sur-Mer, había unos bancos de arena que dificultaban la aproximación a tierra. Estos bajíos condicionaban el rumbo de las oleadas de asalto, así que se decidió que los desembarcos iniciales se hicieran junto a la aldea marinera de La Brèche. Esta zona tenía un acceso más fácil y también una buena salida tierra adentro, pero lo malo era que era estrecha y sólo permitía la llegada de una brigada cada vez.

La Playa Sword se componía de cuatro sectores, denominados «Oboe», «Peter», «Queen» y «Roger». Éstos, a su vez, estaban divididos en los subsectores «Green», «White» y «Red», que correspondían a los trechos derecho, central e izquierdo, respectivamente, de cada uno. El punto de desembarco propuesto en La Brèche estaba entre Queen Red y Queen White.

Comandos de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales embarcan en sus lanchones LCI (S) en Warsash (Southampton). Estas menudas unidades iban a llevar a los comandos a través del canal de la Mancha y depositarlos directamente en las playas normandas. Cada uno de ellos podía llevar 96 hombres bajo cubierta, y el desembarco se hacía mediante cuatro rampas. (Imperial War Museum H39043)

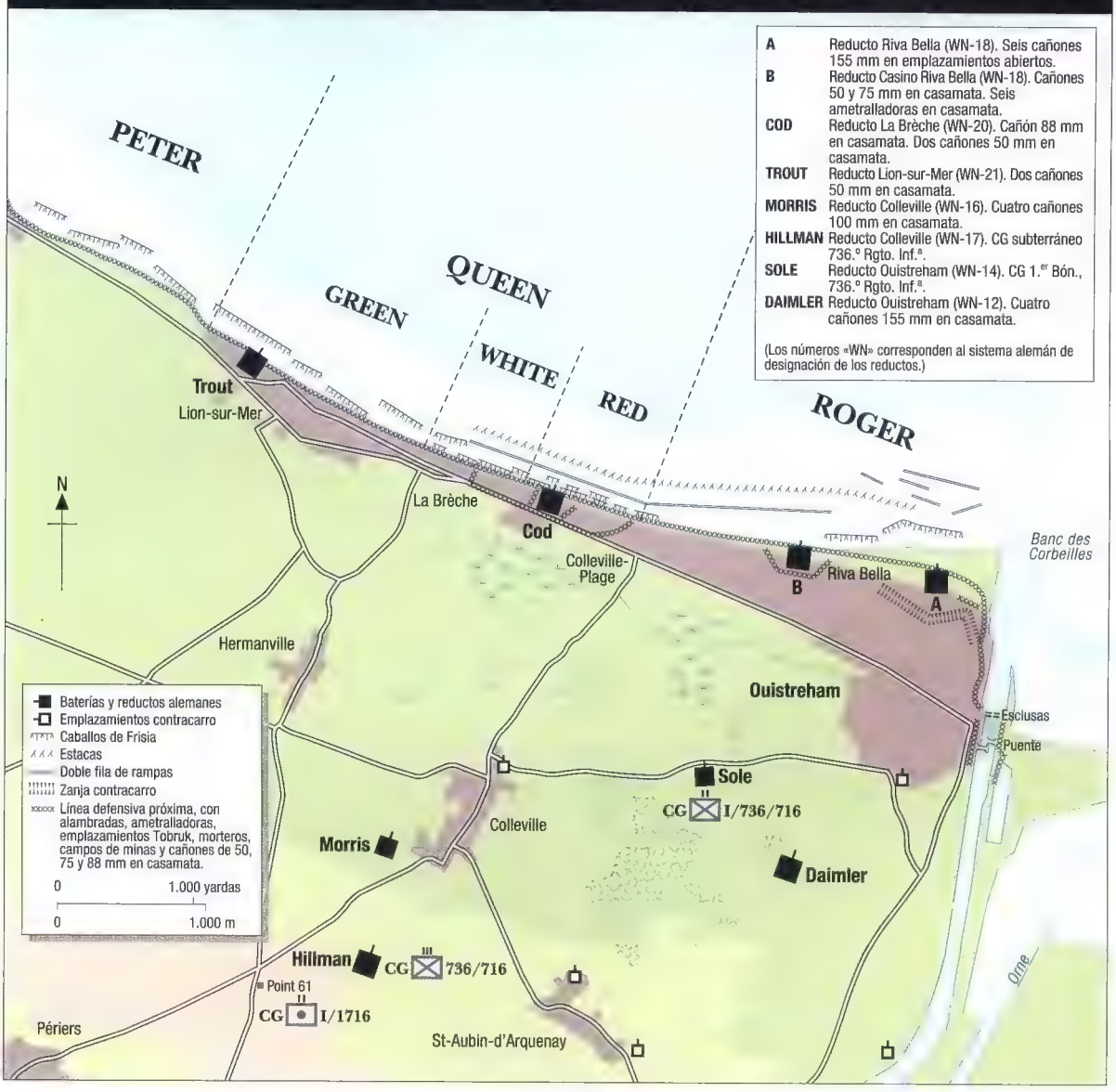
LA 6.ª AEROTRANSPORTADA BRITÁNICA EN EL DÍA D

Una vez identificado y confirmado el lugar de desembarco, los planificadores aliados se concentraron en cómo asegurar la cabeza de playa. Los estrategas alemanes lo tenían más difícil, pues no sabían cuándo ni en qué punto de los cientos de kilómetros de costa que defendían se produciría la ofensiva aliada. Tenían que prepararse para cualquier eventualidad.

El plan defensivo alemán

El plan de defensa de los alemanes contra la invasión aliada se elaboró alrededor de dos principios clave. En primer lugar, las fuerzas asaltantes tenían que ser detenidas o desorganizadas en la propia playa por las defensas fijas y, en segundo lugar, tenían que ser destruidas por un contraataque acorazado, en la propia línea de costa o bien en un terreno apropiado del interior. Este último punto provocó un debate largo y áspero que dividió a los alemanes entre dos escuelas de pensamiento. Rommel proponía que el ataque acorazado contra la invasión debía producirse mientras el enemigo estaba en pleno desembarco, justo cuando era más vulnerable. Razonaba que, por ello, las divisiones pan-

DEFENSAS ALEMANAS EN EL ÁREA DE PLAYA SWORD



zer tenían que estar cerca de la costa, listas para entrar en acción el mismo día en que se produjeran los desembarcos. Geyr von Schweppenburg, comandante del Ejército Panzer Oeste, y Von Rundstedt, comandante en jefe en el Oeste, no estaban de acuerdo, alegando que la mejor opción era atacar a los Aliados con una poderosísima fuerza acorazada y allí donde fuera más propicio hacerlo. Rommel estaba convencido de que la superioridad aérea aliada iba a impedir cualquier intento de concentrar divisiones acorazadas y que esa idea estaba destinada al fracaso. Llegó a sugerir que, si los Aliados conseguían consolidarse tras el desembarco, la guerra podría darse por perdida. Hitler, a quien se elevaron todos estos argumentos para que decidiese, no quiso darse por enterado. Llegó al compromiso de que hubiese una sola división panzer cerca de la costa, bajo la dirección del Grupo de Ejércitos B para su uso inmediato, mientras que las demás que-

darían bajo su control personal, mucho más atrás. En Normandía, tal compromiso supuso que la 21.ª División Panzer quedara desplegada al sur de Caen, y que la 12.ª Panzer de las SS Hitler Jugend y la Panzer Lehr estuviesen muy lejos, a más de 150 km del Canal.

La defensa principal contra la invasión quedó confiada a la «Muralla del Atlántico», una línea de fortificaciones de hormigón interconectadas y de campos de minas que cubrían toda la costa del canal de la Mancha. La construcción de estas defensas empezó en 1941, pero avanzó muy lentamente mientras los ejércitos de Hitler conseguían una victoria tras otra por todas partes. Cuando las cosas empezaron a torcerse para Alemania y el gran imperio del Tercer Reich comenzó a contraerse, los trabajos en las defensas del Canal se aceleraron. A finales de 1943, Rommel fue enviado a investigar y mejorar la concepción y la distribución de esas fortificaciones. Ordenó cambios en todas las obras y el incremento de la cantidad y calidad de las nuevas defensas. Su empuje y su buen tino para el detalle se tradujeron en una importante mejora de la «Muralla del Atlántico» en muy poco tiempo, pero para cuando se produjo el ataque aliado, en junio de 1944, su eficacia estaba todavía muy lejos de lo que se había previsto originalmente.

A lo largo de la playa Sword, la «Muralla del Atlántico» constituía un obstáculo significativo para las fuerzas aliadas. El general Richter, que mandaba la división alemana acantonada en ese trecho de costa, había introducido sus propias mejoras al plan defensivo de Rommel y creado una serie de reductos interconectados como complemento de las fortificaciones principales.

Lo primero que encontrarían los lanchones de desembarco en su aproximación a Sword sería el tiro de la artillería de largo alcance. La playa estaba en el radio de acción de cañones pesados situados muy al este, tan lejos como en El Havre, y de calibres de entre 150 y 381 mm. Más cerca de Sword había posiciones artilleras menores en Merville, Ouistreham, Riva Bella y Colleville, con piezas de entre 100 y 155 mm. Más cerca ya de las playas, los lanchones encontrarían defensas subacuáticas, situadas entre las marcas de pleamar y bajamar, y que consistían en estacas rematadas por minas, caballos de Frisia hechos de raíles ferroviarios, balsas minadas que flotaban justo debajo del agua, rampas de acero y campos de minas. Sólo si lograban pasar entre estos obstáculos, conseguirían los lanchones varar en la arena. Allí estarían bajo el fuego de nidos de ametralladoras solapados, morteros y emplazamientos contracarro. Detrás de esta línea de fortificaciones había malecones anticarro, alambradas y más campos de minas.

«Los raros de Hobart»

El 5.º Regimiento de Asalto de la 79.ª División Acorazada, que desembarcaría en apoyo de la 3.ª División, contaba con carros especializados para superar esos obstáculos. El general de división Percy Hobart, el innovador comandante de la 79.ª División Acorazada, había reunido una colección de carros especiales para cometidos concretos. Cada uno de ellos había sido pensado para atacar un tipo específico de defensa alemana. Así, los Sherman Crab tenían en la parte frontal un tambor giratorio del que colgaban pesadas cadenas de acero; cuando el tambor giraba, las cadenas batían el suelo y hacían explosionar las minas, con lo que el carro iba abriendo una pasillo para sí y para los vehículos que le seguían. Había también carros AVRE (Armoured Vehicle Royal Engineers) modificados para tareas específicas, como el tendido de puentes, el llenado de zanjas, el cruce de muros contracarro y el disparo de grandes cargas explosivas contra obras de hor-

migón. Otros carros estaban modificados como lanzallamas, mientras que los Churchill Bobbin estaban pensados para tender una alfombra flexible que permitía el tránsito de vehículos por la arena y los guijarros de la playa. Todos estos tipos de medios especiales estaban a disposición de la 3.ª División para su asalto.

En lugares determinados de la costa, los alemanes tenían reductos defensivos, pensados para darse apoyo mutuo. Los Aliados dieron un nombre codificado a cada uno y pensaron en cómo los capturarían. A lo largo de Sword, los puntos fortificados eran «Trout», en Lion-sur-Mer; «Cod», en La Brèche; el «Casino», en Riva Bella, y la «batería de costa», en Riva Bella-Ouistreham. Tierra adentro, puestos con la idea de impedir a los Aliados la salida de la playa, había otros reductos: «Sole», al suroeste de Ouistreham; «Daimler», al sur de la misma localidad; y «Morris» y «Hillman», cerca de Colleville.

La tarea de transportar las fuerzas aliadas hasta Sword y defenderlas de la interferencia enemiga durante el trayecto estaba encomendada a los buques de la Marina británica y de la Commonwealth. La Fuerza S, al mando del contralmirante A.G. Talbot, formaba parte de la Eastern Task Force (Fuerza Operativa Oriental), y era la encargada de dar apoyo a las playas británicas y canadienses de Gold, Juno y Sword. La Fuerza S tenía tres grupos de asalto. El Grupo S3 era el responsable del desembarco inicial de la brigada de asalto, seguido del Grupo S2 con la brigada intermedia, en tanto que el Grupo S1 sería el responsable del desembarco de la brigada de reserva. Cada uno de estos grupos tenía su propia flotilla de buques de desembarco.

Sword, la playa más oriental de la zona de desembarco británica, era tenida por la más expuesta al ataque enemigo, tanto por los cañones pesados de El Havre como por buques alemanes con base en ese puerto. Por esta razón contaba con una potente flota de bombardeo en el flanco de babor de los convoyes de invasión, para neutralizar esas amenazas. Esta flota tendría dos acorazados, un monitor con piezas de 381 mm y cinco cruceros, apoyados por trece destructores y numerosas unidades menores.

La 3.ª División británica llegaría a Sword llevando en cabeza a la 8.ª Brigada, que realizaría el asalto inicial. Ésta llevaría en vanguardia dos batallones, con el de reserva siguiéndoles de inmediato. El 1.º de los South Lancashires aterraría en Queen White, el 1.º de los East Yorkshires lo haría en Queen Red y el 1.º de los de Suffolk seguiría a ambos en los dos sectores. Los tres batallones serían llevados a tierra en pequeños lanchones de madera LCA, cada uno con 30 hombres. Tendrían el apoyo inmediato de carros Sherman DD (Duplex Drive) del 13.º/18.º de Húsares de la 27.ª Brigada Acorazada. Estos DD eran carros Sherman anfibios, con pantallas de lona que les daban flotabilidad y dos hélices externas que los propulsaban por el agua. Serían lanzados a unos 4.500 metros de la playa y tendrían que «nadar» hasta ella para llegar al mismo tiempo que las primeras oleadas de infantería. Su baja silueta en el agua era su mejor protección durante el trayecto, y se esperaba que ello les permitiera acercarse a los reductos enemigos sin atraer demasiado fuego hostil. Una vez tocaran tierra, plegarían la pantalla de lona, desengranarían las hélices y se comportarían como carros ordinarios. La llegada de estos carros a la playa, coincidiendo con la de la infantería, permitiría atacar de inmediato los puntos fuertes enemigos.

Justo detrás de la primera oleada, casi al mismo tiempo que ella, estarían llegando ya los carros especializados de la 79.ª División Acorazada en lanchones LCT: serían el 22.º de Dragones, los Dragones de Westminster y el

Los tenientes Bob de la Tour, Don Wells, John Vischer y Bob Midwood, de la 22.ª Compañía Paracaidista Independiente, sincronizan sus relojes en la noche del 5 de junio antes de embarcar en los aviones que les han de llevar a Normandía. (Imperial War Museum H39070)

5.º Regimiento de Asalto de los Reales Ingenieros. Estas unidades tenían la misión de anular las defensas de playa y abrir pasillos por los campos de minas para la infantería y los carros.

Luego arribarían los restantes regimientos de carros de la 27.ª Brigada Acorazada –el 1.er East Riding Yeomanry y el Staffordshire Yeomanry–, junto con los tres regimientos de cañones autopropulsados (Regimientos de Campaña 7, 33 y 76) de la artillería de la 3.ª División. Estas fuerzas apoyarían el avance de la 8.ª Brigada tierra adentro.

Los objetivos inmediatos de las primeras oleadas de asalto eran limpiar las playas de obstáculos subacuáticos, silenciar las defensas locales –sobre todo el reducto Cod, justo detrás de la línea de la costa– y asegurar salidas de las playas. Luego marcharían tierra adentro y atacarían sus objetivos designados para dejar la zona de la playa relativamente despejada para las oleadas siguientes de tropas y carros. El 1.º de los South Lancashires tomaría el pueblo de Hermanville, el 2.º de los East Yorkshires se ocuparía de los reductos Sole y Daimler del oeste de Ouistreham, y el 1.º de los Suffolk avanzaría por Colleville y atacaría los reductos Morris y Hillman.

Mientras estas unidades atacaban las defensas alemanas en la propia playa, habría otros reductos enemigos que interferirían los desembarcos. Al este había dos de tales posiciones: el Casino de Riva Bella y la batería de costa en primera línea de mar de Ouistreham. Al oeste estaba el reducto Trout, en Lion-sur-Mer. Los buques de guerra bombardearían estos lugares durante las primeras horas del amanecer, y luego el Comando 4 de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales desembarcaría justo después de las oleadas de asalto e intentaría capturar los reductos orientales desde atrás. Al mismo tiempo, el Comando 41 de los Royal Marines (de la 4.ª Brigada de Servicios Especiales) intentaría lo mismo con Trout.

En cuanto las primeras oleadas se hubiesen afianzado, otros grupos llegarían y pasarían entre ellas. Tras el batallón de reserva de la brigada de asalto vendría el resto de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales (Comandos

3 y 6, y Comando 45 de los Royal Marines). Su misión sería salir directamente de la playa y avanzar para enlazar, reforzándola, con la 6.ª División Aerotransportada en la orilla oriental del río Orne.

Según el programa, todos estos desembarcos tendrían que haber terminado a la Hora H (cuando aterrasen las primeras oleadas de asalto) y 120 minutos. Luego llegaría la brigada intermedia, la 185.ª, formada por el 2.º de los Warwickshires, el 1.º de los Royal Norfolks y el 2.º de los King's Shropshire Light Infantry. Los tres batallones dirigirían a toda velocidad al vital objetivo de Caen, apoyados por los carros de la 27.ª Brigada Acorazada. La brigada de reserva, la 9.ª, empezaría a desembarcar a la Hora H + 270 minutos. Sus tres batallones (2.º de los Lincolnshires, 1.º de los King's Own Scottish Borderers y 2.º de los Royal Ulster Rifles), apoyados por carros, irían hacia Caen por el flanco derecho de la cabeza de playa en cuanto la costa hubiese quedado despejada por completo.

LOS DESEMBARCOS: EL ASALTO AEROTRANSPORTADO

El puente levadizo original del canal de Caen que capturaron el comandante Howard y su compañía en los primeros minutos del Día D. Se halla en el Airborne Museum de Bénouville, adonde fue trasladado tras ser sustituido por una estructura más moderna. (Ken Ford)

A la caída de la noche del 5 de junio de 1944, a las 22:56 horas, seis planeadores Horsa fueron llevados al aire desde el aeródromo de Tarrant Rushton (Inglaterra) por seis bombarderos Halifax. En esos aparatos de madera y lona viajba la Compañía D del 2.º de Infantería Ligera de Oxfordshire y Buckinghamshire, que formaba parte de la 6.ª Brigada de Desembarco Aéreo de la 6.ª División Aerotransportada británica. Mandada por el comandante John Howard, formaba el grupo de asalto que tenía que atacar los puentes sobre el río Orne y el canal de Caen en Bénouville (Normandía). Siete minutos después y 110 km al noroeste, más aviones del 38.º Grupo de la RAF despegaron desde el aeródromo de Harwell. Esta vez eran bombarderos Albemarle que llevaban a hombres de la 22.ª Compañía Paracaidista Independiente, que tenían la misión señalizar las zonas de salto para el grueso de la fuerza paracaidista que llegaría 30 minutos después que ellos. Había empezado por fin la invasión de la «Fortaleza Europa» de Hitler.

LA CAPTURA DE LOS PUENTES DEL ORNE

A las 00:07 (hora doble de verano británica) del 6 de junio, el sargento Jim Wallwork desenganchó su planeador del avión de remolque e inició el descenso hacia su zona de aterrizaje fijada (la ZA X), cerca de los puentes del Orne. Tras de sí, a intervalos de un minuto, venían los otros cinco Horsa que

El general Richard Gale es obsequiado con una lata de melaza por el jefe de la base de la RAF, el coronel Surplice, al embarcar en el planeador número 70 que le llevará a Normandía junto con el grueso de su 6.ª División Aerotransportada. (Imperial War Museum H39072)

llevaban el resto de la pequeña fuerza de Howard. A las 00:16 horas, Wallwork consiguió posar su planeador a sólo 50 metros del puente sobre el canal del Orne. Howard y sus hombres salieron rápidamente del aparato y corrieron hacia el puente. En cabeza iba el teniente Den Brotheridge, que guió a sus hombres hasta la calzada del puente a través de la alambrada que lo rodeaba. Detrás de ellos, en silencio, aterrizaron los dos planeadores siguientes junto al de Wallwork. Con gran pericia, los tres pilotos, los sargentos Wallwork, Boland y Hobbs, habían transportado 90 soldados a través del canal de la Mancha y los habían depositado a cien metros de su objetivo.

Los hombres de Howard se pusieron a hacer aquello para lo que se habían entrenado durante tantos meses. La operación funcionó como un cronómetro. El teniente Brotheridge y la 1.ª Sección llegaron a la calzada y

El puente sobre el río Orne en Bénouville. Era el segundo objetivo de la Compañía D del 2.º de la Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry del comandante John Howard, y fue capturado intacto en los primeros minutos del 6 de junio. Su fama y su lugar en la historia han quedado a la sombra de la más popular gesta del puente Pegasus, situado a unos pocos cientos de metros, sobre el canal de Caen. (Imperial War Museum B5230)

EL PUENTE PEGASUS

El teniente Den Brotheridge encabeza el ataque de la 1.ª Sección por el puente del canal en Bénouville. Los planeadores aterrizaron muy cerca de sus objetivos y los paracaidistas de los Oxs and Bucks consiguieron llegar al puente sin ser vistos. Detrás de Brotheridge va el soldado Billy Gray con una ametralladora Bren. Los dos alemanes de guardia en el puente se encuentran de sopetón con los paracaidistas cargando hacia ellos. El soldado Romer echa a correr, pero su compañero consigue disparar una bengala roja de alarma. Brotheridge lo abate de inmediato con su subfusil Sten; Billy Gray le dispara una ráfaga con la Bren. El tiroteo alerta a los servidores de la ametralladora del extremo del puente. Brotheridge sigue corriendo hacia ella y le arroja una granada, pero una bala en el cuello le mata en el acto. Los paracaidistas concentran su fuego en el nido de ametralladora, y la granada que ha lanzado el teniente, ya muerto, acaba con los dos alemanes. Sin detenerse, los británicos cruzan el puente y se despliegan al otro lado del mismo. En cosa de segundos, los paracaidistas han capturado el primer objetivo aliado, ha muerto el primer soldado aliado del Día D y también el primer alemán defendiendo la «Fortaleza Europa» de Hitler. Pero la guerra sigue para los hombres que están en el puente. A los pocos minutos es hecho prisionero el soldado Romer, un berlinés de 16 años recién salido del campamento de instrucción. Para Billy Gray y sus compañeros de la Compañía D, la lucha no ha hecho más que empezar. Tras capturar el puente, la compañía se unió al resto del 2.º de los Oxs and Bucks y entró en línea como infantería el 7 de junio. Durante las siete semanas siguientes, libró una batalla de desgaste muy dura para proteger el flanco izquierdo de los desembarcos. Poco a poco, sus efectivos fueron diezmados por la artillería, las ametralladoras y los francotiradores. A finales de agosto, la Compañía D del comandante Howard era una sombra de lo que fue. Todos los sargentos originarios y la mayoría de los cabos habían desaparecido, y de los oficiales del Día D sólo quedaba Howard, y herido por dos veces. En total, la compañía sólo tenía 40 de los 181 hombres con los que había iniciado la campaña. (Howard Gerrard)

Los restos de los planeadores que llevaron al comandante Howard y sus hombres a pocos metros del puente del canal de Caen en Bénouville. Al fondo, a la izquierda, queda el Café Gondrée. (Imperial War Museum B5233)

echaron a correr por el puente, hacia los emplazamientos defensivos que había en el otro extremo de la estructura. En el puente, caminando descuidadamente arriba y abajo, había dos centinelas alemanes. Con el ruido de los aviones y la antiaérea, no habían oído la llegada de los planeadores, y vieron de sopetón los rostros ennegrecidos de los británicos que corrían hacia ellos. Un centinela se dio la vuelta y echó a correr, pero el otro logró disparar una bengala para dar la alarma. Fue abatido de inmediato por una ráfaga del subfusil Sten de Brotheridge. Éste siguió a la carrera hacia la ametralladora que había, tras un parapeto de sacos terreros, en el extremo del puente y a la que arrojó una granada. Los servidores de la MG-42, alertados por los tiros del Sten, abrieron fuego sobre el joven teniente, matándolo. La ametralladora fue silenciada de inmediato por los hombres que venían detrás.

Los defensores alemanes estaban ya alerta y defendiéndose. La 1.ª Sección empezó a despejar la orilla occidental del canal, junto al puente, con granadas de mano y fuego instintivo. En el lado oriental del puente levadizo, el teniente Wood y su 2.ª Sección emergieron del segundo planeador y neutralizaron las trincheras, los nidos de ametralladora y la posición contracarro de 50 mm que había a ese lado del canal. El tercer planeador llevaba la 3.ª Sección del teniente Smith y tuvo una aterrizaje accidentado. Seis hombres quedaron atrapados entre los restos, pero el teniente y los demás corrieron a unirse a Howard. Éste le ordenó pasar el puente y echar una mano a la 1.ª Sección en la limpieza de la orilla occidental y formar un perímetro defensivo. Mientras tanto, los zapadores empezaron a inspeccionar el puente en busca de cargas de demolición, cortando todos los cables que encontraban, pero no hallaron ningún explosivo colocado. (Luego se supo que las cargas para el puente estaban guardadas en una caseta cercana y que no podían ser colocadas sin autorización superior.) El asalto había cogido al enemigo por sorpresa.

Mientras, a unos cientos de metros al este, las otras tres secciones de Howard salían de sus planeadores y cargaban hacia el puente sobre el río Orne. El planeador en que viajaba el segundo de Howard, el capitán Priday, se había desviado y aterrizado cerca del río Dives, a ocho kilómetros de dis-

Durante días después de los desembarcos, en los campos de la ZA N, al norte de Ranville, yacieron los restos de los planeadores Horsa. (Imperial War Museum B5593)

tancia. Pero los otros dos se habían posado a unos cientos de metros de su objetivo, y el puente fue capturado con escasa oposición.

La operación inicial había sido un éxito total. En apenas 15 minutos se habían capturado los dos puentes y con muy pocas bajas. Cuando Howard supo de la toma del puente del río, ordenó que se transmitiese el mensaje *«Ham and Jam»* (jamón y mermelada), que significaba que tenía los dos puentes bajo su control. Todo lo que tenía que hacer ahora era conservarlos hasta que fuese relevado por el 7.º Batallón Paracaidista del teniente coronel Pine Coffin, que iba a aterrizar en la ZA N treinta minutos después.

Los *pathfinders* (guías) de la 22.ª Compañía Paracaidista Independiente, que habían saltado sobre Normandía unos minutos después del aterrizaje de los hombres de Howard junto a los puentes, no habían tenido tanta suerte. Cayeron dispersos y no les fue fácil reagruparse. Se habían asignado dos aviones para cada una de las tres zonas de salto, y los guías tenían que colocar balizas Eureka para conducir hasta allí a la fuerza paracaidista principal. Ésta llegaría al cabo de 30 minutos. Con los *pathfinders* venían el jefe de la 5.ª Brigada Paracaidista, el general Nigel Poett, y su cuartel general avanzado, que saltaron sobre la ZS N, cerca de Ranville. Fueron saludados de inmediato por los toques de silbato del comandante Howard, que anunciaban la captura de los puentes.

Los guías tenían muy poco tiempo para realizar su cometido y muchos de ellos habían caído lejos de los puntos asignados, por lo que apenas pudieron marcar de forma adecuada las zonas de salto. Cuando llegaron sobre éstas los aviones que traían la fuerza principal, a las 00:45 horas, las balizas les dieron lecturas erróneas. Además, la antiaérea alemana estaba provocando que muchos aviones perdiesen la formación y el rumbo, de tal modo que, cuando llegó el momento de que saltaran los paracaidistas, muchos lo hicieron en lugares equivocados.

En la ZS N, la 5.ª Brigada Paracaidista quedó dispersa por una amplia área. Sus Batallones 7, 12 y 13 quedaron juntos y revueltos. Se puso cierto orden a partir de que grupos aislados llegasen a las zonas de reunión previstas, pero muchos paracaidistas acabaron completamente extraviados y sólo lograron reincorporarse a sus unidades al cabo de horas, o días, de vagar por la región.

El 7.º Batallón Paracaidista del teniente coronel Pine Coffin saltó de forma dispersa sobre la ZS N de Ranville. Tras esperar un rato en la zona de reunión para que el batallón se reagrupase, Coffin decidió tomar los hombres que tenía y dirigirse hacia la aislada compañía de Howard en los puentes del Orne. Dejó a su segundo al mando, el comandante Baume, para que fuera reuniendo a los que fuesen llegando. La aparición del batallón en los puentes fue muy oportuna, pues los alemanes empezaban a lanzar decididos contraataques sobre la expuesta posición de Howard. Pine Coffin tomó el mando de los puentes y organizó un fuerte perímetro en torno a los pasos

12. **13:00 horas. Lord Lovat y su 1.ª Bgda. de Servicios Especiales llega desde la playa Sword para establecer el enlace entre las tropas de tierra y los paracaidistas.**

14. **18:00 horas. El 2.º Bón. de los Reales Fusileros de Warwickshire, de la 185.ª Bgda., llega desde la playa con el apoyo de carros para asegurar el extremo occidental del perímetro de la 6.ª Aerotransportada.**

4a. **El 7.º Batallón Paracaidista releva al grupo del comandante Howard en los puentes del Orne.**

5. **Los primeros contraataques contra los puentes corren a cargo de fuerzas estacionadas cerca. La 1.ª Cía. de Zapadores Pz. de la 716.ª Div. de Inf.ª y elementos del 3.er Bón. del 736.º Rgto. de Inf.ª atacan a los paracaidistas en Bénouville.**

6. **Hacia las 03:00 horas del 6 de junio, fuerzas de la 21.ª Panzer lanzan un fuerte ataque contra las posiciones británicas en Bénouville. La 8.ª Cía. Pesada del 192.º Rgto. de Granderos Pz. se aproxima desde la dirección de Caen con autopropulsados de 75 mm. Estas fuerzas serán luego reforzadas y seguirán presionando durante el resto del día.**

1. **00:20 horas del 6 de junio de 1944. El comandante Howard y la Cía. D del 2.º de los Oxs and Bucks aterrizan en tres planeadores cerca del puente sobre el canal de Caen. Toman el puente levadizo y forman un perímetro en torno al canal con órdenes de aguantar hasta ser relevados.**

XX 21.ª
FEUCHTINGER

III 736.º (elementos)

A LION-SUR-MER
ST-AUBIN D'ARQUENAY
LE PORT
BÉNOUVILLE
BLAINVILLE
A CAEN
PUENTE SOBRE EL ORNE
LE-BAS-DE RANVILLE
LONGUEVAL
ST-HONORINE LA CHARDONERETTE

FUERZAS ALIADAS

1 Fuerza de asalto Cía. D, 2.º Bón. de los Oxs and Bucks Light Infantry.
2 Cía. A, 7.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
3 Cía. B, 7.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
4 Cía. C, 7.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
5 Cía. A, 12.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
6 Cía. B, 12.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
7 Cía. C, 12.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
8 Cía. A, 13.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
9 Cía. B, 13.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
10 Cía. C, 13.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
11 Punto reunión 7.º Bón.
12 Punto reunión 12.º Bón.
13 Punto reunión 13.º Bón.
14 1.er Bón. Paraca. candiense
15 8.º Bón. 3.ª Bgda. Paraca.
16 9.º Bón. 3.ª Bgda. Paraca.
17 CG 6.ª Div. Aerotransp.

1.ª Bgda. de Servicios Especiales
18 6.º Comando
19 3.er Comando
20 4.º Comando
21 45.º Comando Royal Marines

22 2.º Bón. Reales Fusileros Warwickshire

8. **Al este del Orne, elementos del 125.º Rgto. de Grandaderos Pz. atacan a los paracaidistas al sur de Ranville, pero son detenidos por los contracarros de 17 libras aterrizados poco antes. La lucha continuará todo el día.**

ZONAS DE ATERRIZAJE ALIADAS
(en rombos negros)

1 ZA X
2 ZA Y
3 7.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
4 12.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
5 13.º Bón., 5.ª Bgda. Paraca.
6 ZA W
7 ZA N

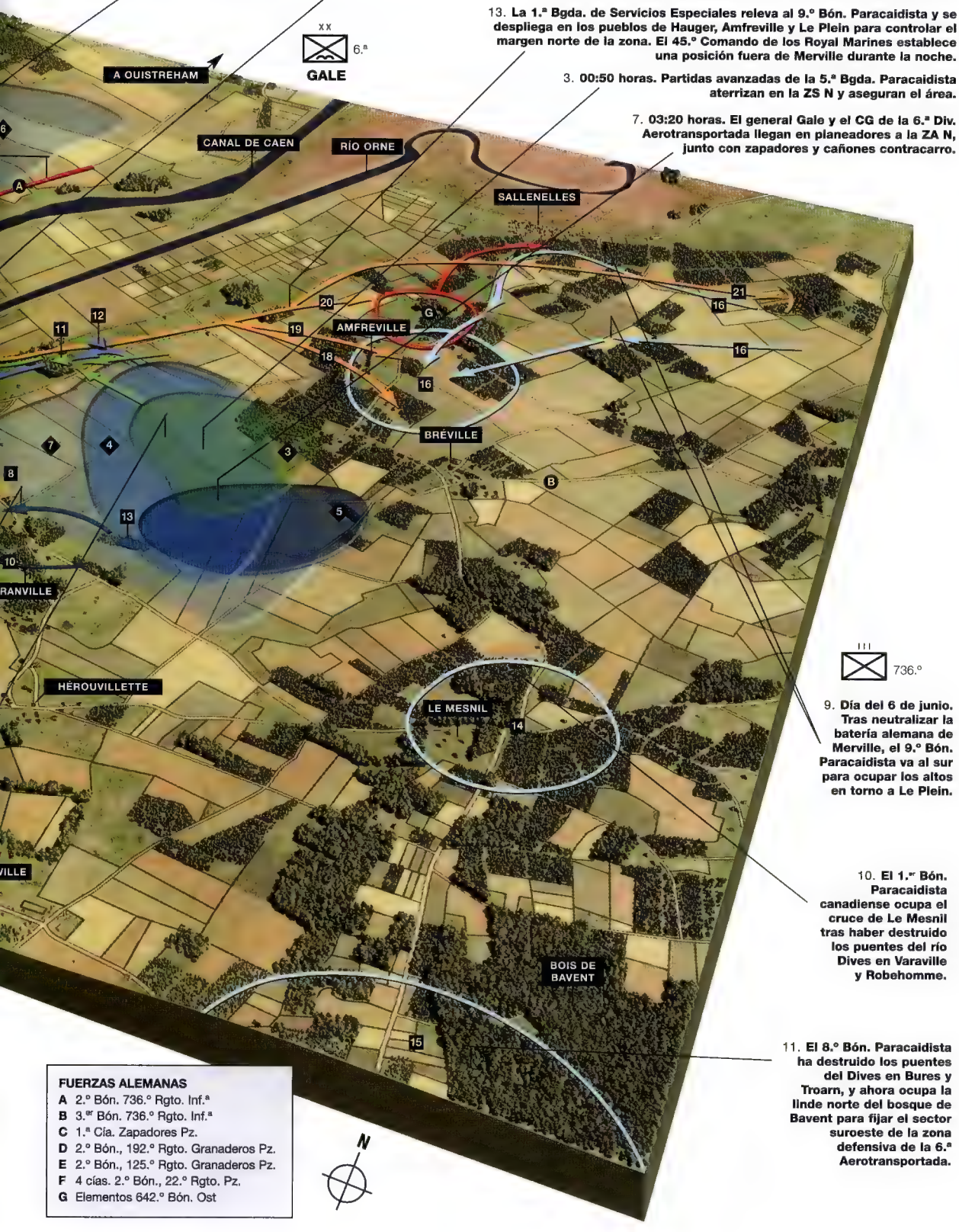
4b. **El 12.º Bón. Paracaidista asegura el área al este de los puentes.**

4c. **El 13.º Bón. Paracaidista toma Ranville.**

4. **02:00 horas. El grueso de la 5.ª Bgda. Paracaidista salta en la ZS N, se reagrupa y parte hacia sus objetivos.**

6.ª DIVISIÓN AEROTRANSPORTADA BRITÁNICA: EL FLANCO ORIENTAL

6 de junio de 1944, entre las 00:20 y las 21:00 horas. Visto desde el sureste, muestra el asalto en paracaídas y en planeadores de la 6.ª División Paracaidista británica. Éste incluyó la captura de dos puentes vitales próximos a Bénouville sobre el río Orne y el canal de Caen (el puente Pegasus). También muestra los cada vez más potentes contraataques con los que los alemanes respondieron a la operación aliada.


15. 21:00 horas. La 6.ª Bgda. llega en planeadores a la ZA W, completando los efectivos de la 6.ª Div. Aerotransportada.
2. 00:25 horas del 6.VI.44. A 350 m del puente levadizo del canal, dos de los planeadores con el resto de la Cía. D del 2.º de los Oxs and Bucks aterrizan cerca del puente sobre el Orne, que el teniente Fox y sus hombres toman sin oposición.
13. La 1.ª Bgda. de Servicios Especiales releva al 9.º Bón. Paracaidista y se despliega en los pueblos de Hauger, Amfreville y Le Plein para controlar el margen norte de la zona. El 45.º Comando de los Royal Marines establece una posición fuera de Merville durante la noche.
3. 00:50 horas. Partidas avanzadas de la 5.ª Bgda. Paracaidista aterrizan en la ZS N y aseguran el área.
7. 03:20 horas. El general Gale y el CG de la 6.ª Div. Aerotransportada llegan en planeadores a la ZA N, junto con zapadores y cañones contracarro.
XX
6.ª
GALE
A OUISTREHAM
CANAL DE CAEN
RÍO ORNE
SALLENELLES
AMFREVILLE
BRÉVILLE
RANVILLE
HÉROUVILLETTE
LE MESNIL
BOIS DE BAVENT
III
736.º
9. Día del 6 de junio. Tras neutralizar la batería alemana de Merville, el 9.º Bón. Paracaidista va al sur para ocupar los altos en torno a Le Plein.
10. El 1.er Bón. Paracaidista canadiense ocupa el cruce de Le Mesnil tras haber destruido los puentes del río Dives en Varaville y Robehomme.
11. El 8.º Bón. Paracaidista ha destruido los puentes del Dives en Bures y Troarn, y ahora ocupa la linde norte del bosque de Bavent para fijar el sector suroeste de la zona defensiva de la 6.ª Aerotransportada.
FUERZAS ALEMANAS
A 2.º Bón. 736.º Rgto. Inf.ª
B 3.er Bón. 736.º Rgto. Inf.ª
C 1.ª Cía. Zapadores Pz.
D 2.º Bón., 192.º Rgto. Granaderos Pz.
E 2.º Bón., 125.º Rgto. Granaderos Pz.
F 4 cías. 2.º Bón., 22.º Rgto. Pz.
G Elementos 642.º Bón. Ost
N

del río y el canal. La compañía de Howard se retiró al puente oriental del río para servir como reserva, mientras que las compañías del propio 7.º Batallón cruzaban el canal de Caen y establecían posiciones defensivas en la margen occidental. Las Compañías A y C bloqueaban la carretera de Caen, ocupando la parte meridional del pueblo de Bénouville, al tiempo que la Compañía B se situó en la aldea de Le Port y el bosquecillo que había junto a ella, controlando los accesos desde Ouistreham. El batallón tenía sólo 200 hombres, aunque poco a poco le fueron llegando paracaidistas aislados que consiguieron orientarse en mitad de la noche.

El soldado Frank Gardner, el capitán Brian Priday y el cabo primero B. Lambley, de la Compañía D del 2.º de la Oxfordshire and Buckinghamshire Light Infantry. Estos hombres formaban parte del grupo de asalto que tenía que capturar el puente sobre el Orne en Bénouville, pero su planeador fue a parar a 15 kilómetros de distancia, cerca del río Dives. Les llevó varios días escabullirse por territorio enemigo hasta poder reunirse con su batallón. (Imperial War Museum B5586)

LA CAPTURA DE LA BATERÍA DE MERVILLE

Los otros dos batallones de la 5.ª Brigada Paracaidista también llegaron muy diseminados a la ZS N. El 12.º Batallón, mandado por el teniente coronel Johnny Johnson, tenía que reagruparse en una cantera al pie de la carretera Ranville-Sallenelles, pero su salto fue tan disperso que muchos de sus hombres fueron a caer en los bosques y manzanales que había al este de la zona. Al cabo de una hora, apenas el 60 por ciento del personal se había presentado en el punto de reunión. Johnson decidió que tenía suficiente con ello y salió a cumplir con su misión de defender el extremo suroccidental de los desembarcos, en torno a Le Bas-de-Ranville. El 13.º Batallón Paracaidista del teniente coronel Luard cayó también muy disgregado. Sin embargo, al cabo de una hora se había reagrupado el 60 por ciento del personal, con el que Luard partió a tomar el crucial pueblo de Ranville.

Hacia el noreste, en la ZS V, la 3.ª Brigada Paracaidista del general James Hill llegó también de una forma muy dispersa. Sus dos batallones –el 9.º y el 1.º canadiense–, cayeron esparcidos por bosques, campos y valles inundados. Los más disgregados de todos eran los hombres del 9.º Batallón Paracaidista del teniente coronel Terence Otway, cuya misión era atacar la batería de Merville.

Dicha batería dominaba la playa Sword y era un objetivo importantísimo. Su sector de tiro cubría la aproximación por mar a Ouistreham, por donde iban a pasar los buques de la invasión. El 9.º Batallón Paracaidista tenía que eliminar la batería antes de las 05:00 horas, o de lo contrario el crucero HMS *Arethusa* intentaría destruirla con sus cañones. Las armas de la batería estaban en un área de 700 por 500 metros, rodeadas por una alambrada doble de 5 m de profundidad por 1,5 m de altura, con campos de minas. Las piezas se hallaban en emplazamientos de hormigón con puertas de acero y paredes de 2 m de espesor, dos de ellos cubiertos con 4 m de tierra. Una zanja contracarro cerraba el acceso por la banda de mar, y había un total de 15 posiciones de armas defensivas. Para atacar la plaza, Otway disponía de los 750 hombres de su batallón, así como de morteros pesados,

un contracarro, jeeps con remolques cargados de explosivos y lanzallamas, todo ello a bordo de cinco planeadores Horsa. La idea era que, en el momento del asalto, tres planeadores aterrizasen con otros 50 hombres en la propia batería, en lo alto de las casamatas de hormigón.

Los aviones que transportaban el batallón tuvieron problemas para identificar la zona de salto en la neblina y el humo provocado por el bombardeo de la RAF previo a la llegada de los paracaidistas. Muchos de los hombres de Otway fueron lanzados al este de la ZS V, en las marismas del Dives, algunos tan lejos que fueron a parar entre Cabourg y Dozule. El teniente coronel Otway sabía que la puntualidad era clave, pues la batería tenía que ser neutralizada antes de que los buques de la flota de invasión llegaran al alcance de sus cañones. Esperó impacientemente a que se reagrupasen sus fuerzas, pues los hombres iban apareciendo solos o por parejas, moviéndose con gran cautela en la oscuridad, a fin de evitar a los alemanes que merodeaban por la zona.

A las 03:00 horas, Otway determinó que tendría que apañarse con los hombres que tenía si quería tener alguna oportunidad de capturar la batería antes del amanecer. De los 750 hombres de su batallón, disponía de sólo 150. No habían aparecido los planeadores con los jeeps, los remolques ni el contracarro; no tenía los morteros de 76 mm, los zapadores de demolición, los sanitarios ni los observadores avanzados de la Marina. Sin embargo, Otway salió con su pequeño grupo hacia Merville, decidido a ejecutar la importante misión que le habían encomendado. Cuando el teniente coronel Otway llegó a las proximidades de la batería se encontró con el comandante George Smith y su grupo, que habían saltado antes para reconocer el lugar. Smith le contó que la incursión de bombardeo había causado muy pocos daños, pues habían errado el objetivo. Sin embargo, Smith tenía también buenas noticias: él y dos suboficiales habían conseguido cortar la alambrada exterior del reducto alemán, pasado por el campo de minas y llegado a la alambrada interior, desde donde observaron los puestos enemigos sin que la guarnición de la batería se apercibiera de nada. Pese a carecer de detectores y cintas, un equipo mandado por el capitán Paul Greenway había despejado y marcado cuatro pasillos por el campo de minas.

La parte trasera de la Casamata 1 de la batería de Merville, que era el mayor de los cuatro emplazamientos de cañones. A la derecha se ve la escalera que llevaba al puesto Tobruk del techo. Cubriendo la entrada principal hay una aspillera de ametralladora. (Ken Ford)

La parte frontal de la Casamata 1 de la misma batería de Merville, orientada hacia la playa Sword. En ella había un modesto cañón de 75 mm en vez de uno de costa de 150 mm, como creían los servicios de información aliados. (Ken Ford)

Con sólo el 20 por ciento de sus fuerzas y sin armas pesadas, detectores de minas ni morteros, Otway estaba decidido a llevar a cabo el ataque, haciéndolo coincidir con la llegada de los tres planeadores directamente encima de los cañones. Confiaba en que la confusión causada por un asalto desde dos direcciones distraería la atención de los defensores e impediría una reacción coordinada. Como no había personal suficiente para atacar por las cuatro sendas abiertas en el campo de minas, sólo se usarían dos de ellas: un grupo pasaría por la alambrada y atacaría las casamatas, y el resto del grupo de Otway cargaría contra la entrada principal. Cuando los hombres se preparaban para entrar en acción, la dotación de una ametralladora alemana se apercibió del movimiento y abrió fuego, alertando a toda la guarnición. Al mismo tiempo, el ruido de aviones volando por encima anunció la llegada de los planeadores. Otway ordenó atacar de inmediato.

Sólo dos planeadores descendieron hacia su objetivo; el tercero había tenido problemas tras el despegue y había regresado a la base. Fueron recibidos por las culebras que formaban en la noche las trazadoras de los antiaéreos. Ambos aparatos fueron alcanzados varias veces: las granadas atravesaban la tela y la madera de los costados, provocando pequeños fuegos que eran alimentados por el propio flujo de aire. Otway no podía alumbrar la batería porque carecía de morteros para disparar las granadas iluminantes. Desorientados por el fuego y la oscuridad, ambos planeadores se pasaron de largo. Uno aterrizó 200 metros más allá del perímetro y el otro fue a parar a 3,5 km de distancia. Sus ocupantes no pudieron tomar parte en el asalto.

Los hombres de Otway avanzaron por las brechas en la alambrada exterior y llegaron a la interior. Los «torpedos Bangalore» (tubos de metal llenos de explosivos) abrieron un paso por esta segunda barrera y los paracaidistas llegaron de inmediato a los emplazamientos defensivos. En la oscuridad, era difícil distinguir a amigos de enemigos. Los asaltantes recibían fuego de todos los lados y desde todos los ángulos. Una tras otra fueron tomando las trincheras y las posiciones en combate cuerpo a cuerpo, pues el enemigo oponía una fuerte resistencia. Sin embargo, la determinación de los alemanes empezó a venirse abajo en cuanto se dieron cuenta de que estaban siendo atacados por paracaidistas. En cuanto alguien dio la voz

de alarma *¡Fallschirmjägern!*, la resistencia se quebró. Los reclutas extranjeros y los soldados maduros de la 716.ª División no querían luchar contra una fuerza de élite en la oscuridad: el resultado sólo podía ser una muerte segura. La guarnición se rindió. Con el tiempo corriendo en contra de Otway y sus hombres ante el peligro de que los buques empezasen a bombardear la batería, los equipos de demolición se afanaron con los cañones, colocando cargas en los cierres y clavando uno tras otro. Fue decepcionante descubrir que los cañones no eran unas grandes piezas de costa de 150 mm, como se pensaba, sino otros relativamente pequeños, de campaña de 75 mm, pero la cuestión era que la batería había sido eliminada, según lo ordenado. Cumplida la misión, Otway sacó rápidamente a sus hombres del lugar y los llevó a las alturas de Le Plein, justo cuando la artillería alemana empezaba a batir el lugar. De los 150 hombres que iniciaron el asalto, seguían en pie unos 80.

LA DESTRUCCIÓN DE LOS PUENTES SOBRE EL RÍO DIVES

Junto con el 9.º Batallón de la 3.ª Brigada Paracaidista saltó en la ZS V el 1.er Batallón Paracaidista canadiense, mandado por el teniente coronel George Bradbrooke. Los canadienses tenían que volar las puentes sobre el río Dives en Varaville y Robehomme, así como eliminar a la guarnición alemana de Varaville. Como sucedió a otros batallones, su salto fue disperso y desorganizado. Muchos de los hombres de la Compañía C fueron a parar a 15 km de la zona prevista, y otros, a apenas mil metros de las playas de desembarco en la margen occidental del Orne. Unos cuantos, sin embargo, cayeron lo bastante cerca de la zona de salto como para formar un grupo para atacar la guarnición de Varaville. A estos hombres, al mando del comandante McLeod, se sumaron soldados extraviados de la Compañía A y de los Batallones 8 y 9. Este pequeño grupo tardó buena parte de la noche en eliminar a los alemanes de Varaville, que resistieron principalmente en una posición cercana al *château*. Durante el combate, los canadienses oyeron una enorme explosión en el puente sobre el Dives que había cerca del pueblo: un pequeño grupo de paracaidistas, al mando del sargento Davies, había reunido los explosivos suficientes y se había infiltrado entre las posiciones enemigas, llegando hasta el puente y volándolo.

La Compañía B, cuyo objetivo era el puente de Robehomme, perdió muchos de sus hombres en las zonas inundadas y las marismas del Dives. Sólo fue posible reunir a un exiguo número de paracaidistas, que marcharon hacia el río mandados por el teniente Toseland. Allí encontraron al comandante Fuller, que había saltado antes. Los ingenieros que tenían que volar el puente no habían llegado, como tampoco los explosivos. Sin embargo, cada hombre llevaba una pequeña porción de explosivo para improvisar bombas contracarro Gammon, así que el comandante juntó todas las porciones para formar una carga de 13,5 kilos. Uno de los sargentos la usó para intentar demoler el puente, pero sólo consiguió debilitarlo. La suerte fue que al cabo de un rato llegaron unos ingenieros y colocaron unas cuantas cargas en la estructura, destruyéndola por completo. Volados los dos puentes que le tocaban, el 1.er Batallón canadiense se retiró al área de Le Mesnil para tomar posiciones defensivas en el flanco oriental de los desembarcos aéreos.

Más al sur, el otro batallón de la 3.ª Brigada, el 8.º Paracaidista del teniente coronel Alastair Pearson, saltó en la ZS K. Su salto fue el más disperso de todos, pues sólo cuatro de los 37 aviones C-47 que llevaban al batallón lanzaron sus *sticks* de personal en el lugar correcto. Doscientos treinta hombres fueron lanzados por error en otra zona de salto, la ZS N. La misión del batallón era eliminar los puentes que salvaban el Dives por Bures y Troarn. Pearson se encontró intentando gestionar un auténtico caos. En el punto de encuentro, en un cruce de caminos cerca de Touffreville, sólo halló 30 hombres. Aguardó a que llegasen más, y a las 03:30 horas tenía ya once oficiales y 130 clases de tropa. El tiempo se le echaba encima y no podía esperar más: decidió intentar cumplir la misión con los medios que tenía. Envió un pequeño grupo a destruir el puente ferroviario de Bures y se llevó al resto de sus hombres a Troarn. Este pueblo iba a ser un problema, porque se creía que estaba bien defendido y porque el puente estaba al otro lado del núcleo de la población.

Pearson recogió unos cuantos hombres más por el camino y desplegó sus fuerzas en las zonas altas que dominaban Troarn. Mientras tanto, otros hombres de su batallón y algunos ingenieros se habían ido agrupando cerca de la ZS N, donde habían sido lanzados por error. Eran dos grupos independientes que se habían encontrado en el bosque de Bavent, y cuyo mando superior era el comandante J. Roseveare, del 3.er Escuadrón Paracaidista de los Reales Ingenieros. Sumados los dos grupos, eran unos 60 paracaidistas y otros tantos zapadores, con 180 kg de explosivos, equipo de demolición y un jeep con remolque. El comandante envió a la mayoría de los ingenieros con casi todo el material a volar el puente de Bures, mientras él y ocho hombres cargaron el remolque con explosivo, se apilaron en el jeep y partieron hacia Troarn.

Justo en las afueras encontraron una barricada de alambre de espino que tardaron 20 minutos en salvar sigilosamente. Pero en éstas que uno de los hombres disparó a un ciclista alemán, lo que alertó a la guarnición enemiga. La zona se llenó de alemanes, y el intrépido grupo volvió a amontonarse en el jeep y se lanzó a toda velocidad por la calle mayor, disparando a diestro y siniestro. «Parecía que hubiese un *boche* en cada portal, disparando como un loco», diría luego Roseveare. Los zapadores devolvían el fuego

Se ha dicho que éste era el planeador Horsa que llevó al general Gale a Normandía, pero le falta el número 70 pintado en el fuselaje, junto a la puerta, que aparece claramente en las fotografías del momento en el que el general subía a bordo. (Imperial War Museum B5600)

como podían, agarrándose al bamboleante vehículo, lanzado calle abajo. Nadie resultó herido, si bien el zapador que iba en el remolque, disparando con una ametralladora Bren, había desaparecido cuando el coche se detuvo junto al desprotegido puente viario. Trabajando a toda prisa, colocaron las cargas y las detonaron. Cuando se asentó el polvo, en medio de la calzada faltaba un trecho insalvable. Cumplida la misión, el comandante y sus hombres abandonaron el jeep y se fueron a pie hacia las líneas del batallón, vadeando las zonas inundadas y nadando para cruzar los ríos.

El teniente coronel Pearson tardó en tener confirmación de que se habían demolido los puentes de Troarn y Bures, pero en su momento había oído unas explosiones tremendas. Su batallón se había ido reforzando durante la noche a medida que se le unían más extraviados. Al amanecer, Pearson tenía a sus hombres desplegados a lo largo en la contrapendiente occidental del bosque de Bavent, observando el territorio enemigo que quedaba al este.

Mientras los batallones de las dos primeras brigadas de la 6.ª Aerotransportada cumplían con sus misiones, el general Gale y su cuartel general llegaban con la tercera oleada de la división a la ZS N, hacia las 03:20 horas. El general venía con la fuerza principal de planeadores (68 Horsa y cuatro de los gigantescos Hamilcar), que llevaban todo el material pesado, cañones contracarro y cañones de campaña ligeros. La llegada de Gale y su Estado Mayor significaba que ahora los paracaidistas podrían combatir como una división, en vez de como batallones aislados que libraban su propia guerra privada.

Justo después del alba empezaron a llegar noticias al puesto de mando de Gale. Éste se llevó una gran alegría al saber de la captura de los puentes del Orne y el canal de Caen, la destrucción de la batería de Merville y la voladura de los puentes del Dives. Su división había alcanzado todos sus objetivos; ahora, sus paracaidistas tendrían que luchar como infantería y sostener sus posiciones frente a los inevitables contraataques alemanes.

Esta foto se tomó el 10 de junio, cuatro días después de los desembarcos, y muestra a un grupo de paracaidistas del 12.° Batallón que fueron lanzados sobre territorio enemigo muy lejos de la ZS N y pasaron cuatro días intentando reunirse con su batallón. Se han ganado una taza de té. (Imperial War Museum B5349)

REACCIÓN ALEMANA A LOS DESEMBARCOS VERTICALES

El teniente general Wilhelm Richter, jefe de la 716.ª División de Infantería alemana, tuvo noticia de los desembarcos verticales aliados hacia la 01:20 horas. Supo que algunas de sus unidades estaban en acción contra paracaidistas británicos en varios sitios al este del río Orne. Oyó también que los puentes del Orne en Bénouville habían sido capturados intactos. Contactó rápidamente con el jefe de la 21.ª División Panzer, el general Edgar Feuchtinger, en su cuartel general de St-Pierre-sur-Dives, y le ordenó que sus unidades más cercanas atacaran a los británicos. Hacia las 02:00 horas era evidente la escala de la operación aliada y que el contraataque tenía que ser consecuentemente fuerte. Richter pidió a Feuchtinger que movilizara toda su división acorazada para limpiar de paracaidistas británicos el área al este del Orne.

Feuchtinger dudó: si bien era cierto que su división quedaba ahora ligada a la 716.ª por el hecho de que ésta había sido atacada, también lo era que su 21.ª Panzer formaba parte de la reserva acorazada del OKW (alto mando de las fuerzas armadas alemanas). Una cosa era apoyar a la división de defensa de costa con algunas unidades, pero empeñar toda su división acorazada contra lo que podía ser un ataque de diversión era algo bastante más serio y que tenía que ser confirmado por una autoridad superior. La aprobación tardó mucho en llegar, pues toda la escala de mando, desde Feuchtinger hasta el OKW, parecía dominada por la demora y la indecisión. Nadie estaba seguro de que la situación mereciese el recurso a las reservas acorazadas. ¿Eran los paracaidistas británicos parte de la invasión o una mera diversión? Pasarían casi 12 antes de que alguien tomara una decisión. Mientras tanto, las tropas en el área de los desembarcos tuvieron que apañárselas sin ayuda.

Más cerca del Orne y en eslabones inferiores de la cadena de mando, otros oficiales alemanes estaban reaccionando de forma más positiva. El 736.º Regimiento alemán tenía algunos de sus elementos en acción contra los desembarcos aéreos que estaban teniendo lugar a su alrededor. Los británicos habían caído también cerca de pueblos en los que estaban acantonados elementos de la 21.ª Panzer. Estas unidades estaban en contacto con los paracaidistas no porque se les hubiese ordenado entrar en acción, sino porque el enemigo había descendido virtualmente sobre ellas.

En la parte meridional de la zona de desembarcos, al este del Orne, había compañías del 3.er Batallón del 125.º de Granaderos Panzer de la 21.ª Panzer agrupadas en torno a Troarn, Sannerville y Colombelles. Estas unidades entraron en acción de inmediato. En el norte, sobre todo cerca de Bavent y Sallenelles, había compañías del 642.º Batallón Ost, agregado al 736.º Regimiento de Infantería, y eran el grueso de las fuerzas que reaccionaron a los aterrizajes en la ZA V. En Merville y en la costa de Francville-Plage, una compañía del 3.er Batallón del 736.º Regimiento y una del 642.º Batallón Ost se encontraron respondiendo al ataque del teniente coronel Otway y su 9.º Batallón.

Todas estas unidades alemanas estaban en la zona cuando se produjo el asalto aerotransportado y simplemente reaccionaban porque habían aterrizado entre ellas. El primer contraataque de unidades de fuera del área lo protagonizó una fuerza improvisada por orden del general Richter. Para él, la prioridad era la reconquista de los puentes de Bénouville, y los elementos

más próximos al lado occidental del Orne formaban parte del 2.° Batallón del 192.° de Granaderos Panzer de Feuchtinger, en Cairon. Este batallón salió hacia Bénouville pasadas las 02:00 horas, a las órdenes del comandante Zippe, que debía retomar los puentes, pasar el Orne y atacar a los británicos desde el oeste. Para ayudarle, Richter le envió desde el norte la 1.ª Compañía de Cazacarros y cañones del 989.° Batallón de Artillería Pesada.

La primera unidad de Zippe que entró en liza fue la 8.ª Compañía Pesada, con sus tres autopropulsados de 75 mm, una sección de antiaéreos de 20 mm en semiorugas y una sección de morteros. Atacó por la carretera de Caen a las 03:30 horas y fue a dar con las dos compañías de Pine Coffin en las afueras de Bénouville. Los paracaidistas se fajaron y aguantaron la embestida. Las Compañías A y C del 7.° Batallón Paracaidista se replegaron al interior del pueblo, pero su perímetro resistió. Los alemanes eran incapaces de penetrar el anillo defensivo sin la ayuda de carros. Por lo tanto, los granaderos pasaron a la defensiva y dedicaron el resto de la noche a lanzar ataques puntuales y batir la zona con fuego de ametralladora y mortero, a la espera de los carros. Algunas de las salidas contra los paracaidistas estuvieron a punto de conseguir la ruptura, pero el 7.° Batallón estaba decidido a no dejarse desalojar. Durante la noche y buena parte del día siguiente, los hombres de Pine Coffin aguantaron en esta vital cabeza de puente de la orilla oriental del Orne.

El pie original de esta foto alemana reza: «tropas buscando paracaidistas aliados»; en ella, soldados de la que seguramente es la 716.ª División intentan localizar a paracaidistas aislados de la 6.ª División del general Gale cerca del río Dives. (Bundesarchiv 96/49/25A)

Los granaderos de la división de Feuchtinger atacaron también en la margen este del río. Las unidades del 125.° Regimiento de Granaderos Panzer que estaban cerca de los desembarcos aéreos tuvieron que entrar en combate en mitad de la noche, pero el contraataque principal se produjo horas después. Los Batallones Paracaidistas 12 y 13, que ocupaban el flanco suroeste del área de desembarcos, entre el Orne y Hérouvillette, fueron atacados por infantería y autopropulsados alemanes de los dos batallones del regimiento. Los británicos tenían muy buenas posiciones defensivas en la contrapendiente, bien ocultas del enemigo, con un campo despejado de mil metros al frente, obligando a los alemanes a atacar rebasando la cresta y exponiéndose a los británicos, situados más bajos.

Los sucesivos contraataques fueron rechazados por los británicos, que tenían seis contracarros de 6 libras (57 mm) y tres de 17 libras (76 mm), así como parte de la artillería ligera de la división. Aunque los combates en torno a Ranville y Hérouville fueron muy violentos y los alemanes se acercaron a las líneas británicas, el general Gale no llegó a preocuparse en demasía por la situación en el sector.

Al aproximarse el alba del Día D, y las lanchas de desembarco a las playas, el general Gale podía sentirse satisfecho de la actuación de su división. El flanco sur estaba asegurado por los Batallones 12 y 13 de Poett; el 8.° Batallón del teniente coronel Pearson ocupaba la cresta del bosque de Bavent; el 1.er Batallón canadiense sostenía la línea oriental de detención por Le Mesnil; el 9.° Batallón de Otway tenía el terreno dominante en torno

Un bombardero medio Mitchell, con las franjas blancas y negras de identificación de las fuerzas aliadas, regresa de una incursión sobre la costa de la invasión y sobrevuela un convoy que se dirige hacia Francia. (Imperial War Museum CL106)

a Le Plein; y el 7.º Batallón de Pine Coffin controlaba el perímetro en torno a los puentes sobre el canal de Caen por Bénouville y Le Port. Aunque este último sector era el más precario, la situación era difícil pero no crítica. Ahora, el general Gale y sus paracaidistas tenían que aguantar hasta que les relevasen las tropas que iban a desembarcar en la playa Sword.

LOS DESEMBARCOS: LA PLAYA SWORD

Un lanchón LCT se aproxima al sector Queen por La Brèche llevando a bordo carros y vehículos del 13.º/18.º de Húsares de la 27.ª Brigada Acorazada. El número «10» pintado en la torre del Sherman de la derecha significa que este carro pertenece a la plana mayor regimental. (Imperial War Museum B5110)

En la madrugada del 6 de junio de 1944, hacia las 03:00 horas, las fuerzas aéreas aliadas iniciaron el bombardeo final de las defensas y los emplazamientos artilleros de la «Muralla del Atlántico» de Hitler a lo largo de las playas de invasión. También atacaron los reductos próximos a la playa Sword y las fortificaciones situadas más al interior. Este proceso de «ablandamiento» continuó unas horas después con la llegada de los buques de la Fuerza S a siete millas al largo e iniciaron su bombardeo sobre los mismos objetivos. Los HMS *Warspite* y *Ramillies*, junto con el monitor *Roberts*, batieron con sus cañones de 381 mm las baterías artilleras de largo alcance de Villerville, Benerville y Houlgate, mientras que los cruceros *Scylla*, *Danae*, *Dragon*, *Frobisher*, *Arethusa* y *Mauritius* atacaban las baterías de costa y los reductos de Sword. El enemigo replicó de forma deslabazada y pocas de sus granadas fueron a caer cerca de los buques. Un poco después, en cuanto la luz del día permitió ver la caída de los disparos, los destructores más ligeros se aproximaron a la costa y se sumaron al bombardeo.

Hacia las 05:10 horas, aviones de la RAF en rasante tendieron una cortina de humo al este de la Fuerza S para ocultarla de los cañones de largo alcance alemanes en El Havre. Sin embargo, la 5.ª Flotilla de Torpederas alemana se aprovechó de esta cortina para acercarse a los buques y dispararles un total de quince torpedos. La mayoría de ellos fallaron, pero uno fue a dar en el destructor noruego *Svenner*, al que alcanzó justo debajo de la sala de calderas. El buque se partió en dos y se hundió rápidamente, pero la mayoría de sus tripulantes consiguió ponerse a salvo.

A seis millas de la costa, una flotilla de lanchones LCA pasa frente al buque insignia de la Fuerza S, el HMS *Largs*, de camino a la playa Sword. Cada una de estas lanchas lleva 30 hombres de las compañías de asalto de la 8.ª Brigada. En primer plano, un LCT con cinco carros Sherman DD del 13.º/18.º de Húsares. Estos carros anfibios iban a ser lanzados mucho más cerca de la playa, a unos 4.500 metros de ella. (Imperial War Museum A23846)

A estribor de esta flota de bombardeo llegó a la posición preestablecida un gran convoy de transporte. A las 05:30 horas, los soldados subieron a las cubiertas de estos buques e iniciaron el largo y lento proceso de embarcar en los lanchones de asalto LCA que les llevarían hasta la costa normanda. A bordo de los LSI (Landing Ship Infantry) *Glenearn* y *Cutlass*, las compañías de asalto del 1.º de los South Lancs y el 2.º de los East Yorks bajaron por las redes hasta los bamboleantes lanchones. Casi al mismo tiempo, ocho lanchones de carros LCT empezaron a navegar hacia la costa, llevando a bordo los carros DD del 13.º/18.º de Húsares.

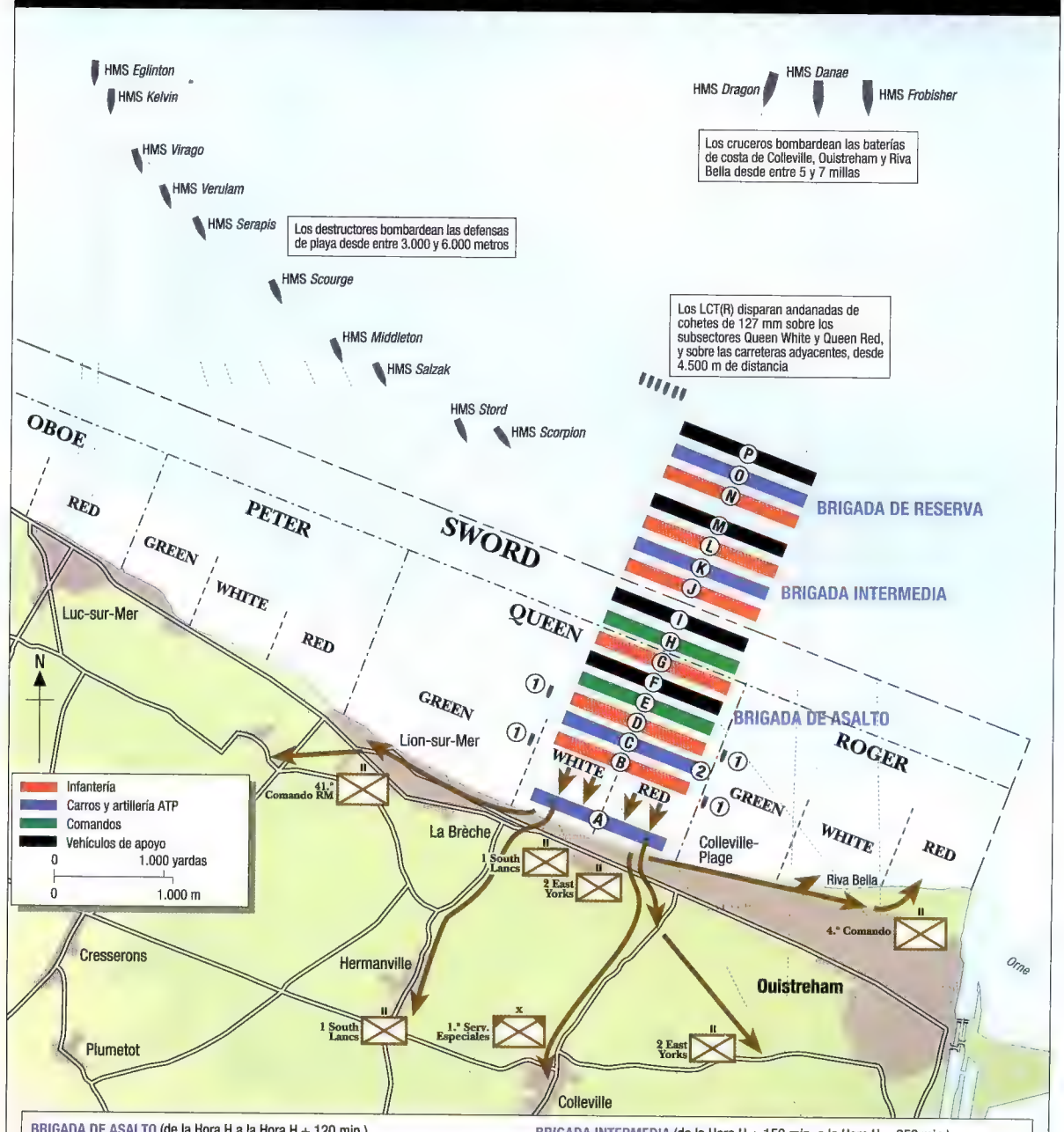
La llegada a las playas

A las 06:00 horas, con el sol naciente cubierto todavía por las nubes, los LCA se apartaron de sus buques nodriza y pusieron proa a Queen Red y Queen White junto con diez LCT que llevaban los grupos de asalto de carros especializados de la 79.ª División. Catorce minutos después, flanqueando a la fuerza de asalto, cinco lanchones lanzacohetes LCT(R) iniciaron también su travesía hacia las playas. Al cabo de otros nueve minutos les siguieron los 19 LCT cargados con los tres regimientos de autopropulsados de la 3.ª División.

Mientras la flotilla se acercaba a tierra firme, los LCT(R) abrieron fuego, concentrando sus salvas de 1.064 cohetes de 127 mm en los subsectores Queen Red y Queen White. Los obstáculos de playa y las defensas empezaron a desaparecer bajo masas de llamas y humo. A una distancia de 6.500 metros, los autopropulsados de la artillería de la 3.ª División, embarcados de a cuatro en los LCT, comenzaron a disparar desde los propios lanchones, sumándose así al bombardeo.

Cuando los LCT que llevaban los Sherman anfibios llegaron a un punto a 4.500 metros de la playa, viraron en redondo para poner la proa a sotavento y descargaron sus carros. Lentamente, los DD del 13.º/18.º de Húsares empezaron a bajar por las rampas al agitado mar. De los 40 vehículos anfibios que iban en los LCT, 34 fueron depositados con éxito. Sin embargo, casi de inmediato las olas empezaron a montar por encima de las pantallas

LOS DESEMBARCOS EN LA PLAYA SWORD



BRIGADA DE ASALTO (de la Hora H a la Hora H + 120 min.)

- A 13.°/18.° de Húsares (carros DD), 27.ª Brigada Acorazada
  22.° de Dragones, 79.ª División Acorazada
  Dragones de Westminster, 79.ª División Acorazada
  5.° Rgto. Asalto Reales Ingenieros, 79.ª División Acorazada
- B Cías. asalto 1.° South Lancs y 2.° East Yorks, 8.ª Bgda.
- C 7.° Rgto. Campaña Real Artillería (cañones ATP), 3.ª Div.
  33.° Rgto. Campaña Real Artillería (cañones ATP), 3.ª Div.
  76.° Rgto. Campaña Real Artillería (cañones ATP), 3.ª Div.
- D Cías. continuación 1.° South Lancs y 2.° East Yorks, 8.ª Bgda.
- E 4.° Comando, 41.° Comando Royal Marines
- F Vehículos prioritarios 8.ª Bgda. y carros anfibios 79.ª Div.
- G Bón. reserva 1.er Regimiento Suffolk, 8.ª Brigada
- H Resto 1.ª Brigada Servicios Especiales
- I Vehículos y material prioritarios 8.ª Brigada

BRIGADA INTERMEDIA (de la Hora H + 150 min. a la Hora H + 250 min.)

- J 2.° Infantería Ligera de Shropshire del Rey, 185.ª Brigada
- K Staffordshire Yeomanry, 27.ª Brigada Acorazada
- L 2.° Real Regimiento de Warwickshire
  1.er Real Regimiento de Norfolk
- M Vehículos y material prioritarios 185.ª Brigada

BRIGADA DE RESERVA (de la Hora H + 270 min. a la Hora H + 360 min.)

- N 2.° Regimiento de Lincolnshire, 9.ª Brigada
  1.° de Infantería Ligera Escocesa de la Casa del Rey, 9.ª Bgda.
  2.° de Reales Rifles del Ulster, 9.ª Brigada
- O 1.er East Reading Yeomanry, 27.ª Brigada Acorazada
- P Vehículos y material prioritarios 9.ª Brigada

Fuego de bombardeo adicional desde algunos lanchones

1 Lanchones antiaéreos LCF

2 La artillería ATP de la 3.ª División disparaba desde sus propios LCT

Un lanchón se acerca a la playa en el extremo derecho del subsector Queen Red. Un carro barreminas Sherman Crab del 22.º de Dragones ha sido alcanzado y arde con ganas; pueden verse otros carros de la 79.ª Acorazada, así como un bulldozer. Unos cuantos hombres yacen en el rompiente. En el agua se observan unos cuantos de los obstáculos colocados por los alemanes. Las dos casas de la derecha existen todavía, lo que permite situar esta foto a la derecha del reducto Cod. (Imperial War Museum B5111)

de flotación. Los Sherman DD tenían muy poco bordo libre y comenzaron a embarcar agua. Las bombas de achique funcionaban al límite para mantener los carros a flote, pero dos de ellos sucumbieron al oleaje y se hundieron, ahogándose la mayoría de sus tripulantes.

En los lanchones de asalto, los soldados más curiosos asomaban la cabeza por los costados para ver la costa de Francia, y lo que veían es cómo ésta desaparecía en medio de una confusión de humo negro y llamaradas a medida que progresaba el bombardeo aliado. La mar, muy movida, bamboleaba los lanchones hasta el extremo de que los pilotos tenían problemas para mantenerlos en su rumbo. El mareo causaba estragos entre la tropa.

Por delante de los LCA seguían navegando en solitario, en mitad del fuerte oleaje, los carros DD del 13.º/18.º de Húsares. Esos frágiles carros anfibios resultaban casi invisibles para los LCT que seguían a su estela. Algunos de los cohetes de los LCT(R) empezaron a caer cortos, por lo que los LCT comenzaron a efectuar maniobras evasivas, variando su rumbo y yendo a parar entre los carros en su precaria navegación. Un carro DD fue embestido y se hundió, llevándose consigo a la mayoría de sus tripulantes.

Por entonces, el enemigo se había dado cuenta de que estaba teniendo lugar un desembarco anfibio y empezó a responder. A lo largo de toda la costa, los cañones alemanes abrieron fuego contra los lanchones en aproximación. Ese fuego empezó a caer entre las unidades de cabeza, que comenzaron a alterar su curso intentando zafarse de las aulladoras granadas de artillería. En cosa de unos minutos, las compactas formaciones de buques aliados que iban hacia la costa empezaron a romperse, a medida que los lanchones derrotaban a izquierda y derecha procurando evitar los obstáculos parcialmente sumergidos y el fuego enemigo. Pero la oleada de invasión siguió adelante de forma inexorable, acercándose con rapidez al rompiente de la playa.

A las 07:24 horas, los lanchones cubrían los últimos metros de su trayecto hasta la arena. Junto a ellos empezaban a tocar tierra firme los primeros carros DD, que intentaban salir del agua. De los 40 carros lanzados, 31 habían conseguido llegar hasta la playa. No obstante, a muchos de ellos se les caló el motor al cambiar las revoluciones entre el régimen de navegación y el de tracción en tierra, pero sus cañones siguieron siendo de gran utilidad contra los reductos enemigos hasta que la subida de la marea los cubrió por completo. Al final del asalto, 23 de esos carros DD habían sobrevivido a la batalla. La infantería llegó a la playa a las 07:25 horas.

Al mismo tiempo que los Sherman anfibios llegaron los LCT que llevaban los carros especializados del grupo de asalto de la 79.ª Acorazada. Estos vehículos, que procedían del 22.º de Dragones, los Dragones de Westminster y el 5.º Regimiento de Asalto de los Reales Ingenieros, estaban dotados con distintas clases de equipos especiales, tantos como misiones diferentes tenían. Con ellos arribaron también las allanadoras y los arados «Bullshorn», que tenían que ocuparse de los obstáculos de playa y subacuáticos.

Según el plan de asalto, los DD tenían que haber tocado tierra antes que la infantería y los zapadores, para tener empeñado al enemigo con sus cañones de 75 mm mientras los otros desembarcaban. Sin embargo, el mal estado de la mar los había retrasado, de tal modo que los tres grupos llegaron más o menos al mismo tiempo. Observando todo esto desde sus emplazamientos de hormigón estaban los soldados enemigos que habían sobrevivido a los bombardeos y que, en cuanto la barrera artillera se alargó para que pudiesen desembarcar las tropas británicas, empezaron a salir de sus abrigos. Estaban conmocionados por las andanadas de cohetes y la artillería naval, pero habían tenido pocas bajas. Las primeras oleadas de la infantería de asalto, de la 8.ª Brigada, arribaron en mitad de la confusión de los gran-

Unos comandos se aproximan a la playa Sword en el LCI(S) que les ha traído a través del canal de la Mancha. Desembarcarán por las rampas con escalones que se ven en primer plano. Frente a ellos, ya en la playa, el humo ayuda a ocultar la confusión de vehículos varados: carros de la 27.ª Brigada Acorazada y de la 79.ª División se mezclan en el rompiente; algunos han sido puestos fuera de combate y otros buscan la forma de salir de la playa. (Imperial War Museum B5102)

OBJETIVOS DE LOS BOMBARDEOS

[amarillo] Atacado por los bombarderos medios y pesados en las semanas y los días previos al desembarco.

[rojo] Bombardeado por los buques de guerra el Día D, desde la Hora H-2 hasta justo antes de que las primeras tropas lleguen a la playa.

[azul celeste] Atacado con cohetes por los LCT(R) mientras las fuerzas de asalto se aproximan a la playa, empezando en la Hora H-30 min.

[azul] Fuego de artillería de los cañones autopropulsados desde los propios lanchones LCT que los llevan hacia la playa.

FUERZAS ALIADAS

8.ª Brigada

1 2.º Batallón del Regimiento de East Yorkshire
2 1.er Batallón del Regimiento de South Lancashire
3 1.er Batallón del Rgto. de Suffolk
4 1.ª Brigada de Servicios Especiales
5 4.º Comando
6 Secciones del 10.º Comando del capitán Kieffer
7 41.º Comando de los RM

185.ª Brigada

8 2.º Batallón de la Infantería Ligera de Shropshire y el Staffordshire Yeomanry
9 1.er Batallón del Real Regimiento de Norfolk
10 2.º Batallón de los Reales Fusileros de Warwickshire

9.ª Brigada

11 1.er Batallón de los Scottish Borderers de la Casa del Rey
12 2.º Batallón de los Reales Rifles del Ulster
13 2.º Batallón del Regimiento de Lincolnshire

REDUCTOS ALEMANES
(aparecen en rojo, numerados en rombos negros)

A Trout
B Cod
C Casino de Riva Bella
D Batería de Riva Bella
E Sole
F Daimler
G Morris
H Hillman

FUERZAS ALEMANAS

A CG 1.er Bón, 736.º Rgto. Inf.ª
B CG 736.º Rgto. Inf.ª

7. **La 1.ª Bgda. de Servicios Especiales de lord Lovat desembarca y se interna rápidamente para relevar a los asediados paracaidistas de la 6.ª Aerotransportada en la orilla este del río Orne.**

5. **El 4.º Comando cruza Ouistreham y asalta la batería de Riva Bella por detrás. Asegurado el objetivo, el comando se retira para unirse al resto de la 1.ª Bgda. de Servicios Especiales en apoyo de los paracaidistas al este del Orne.**

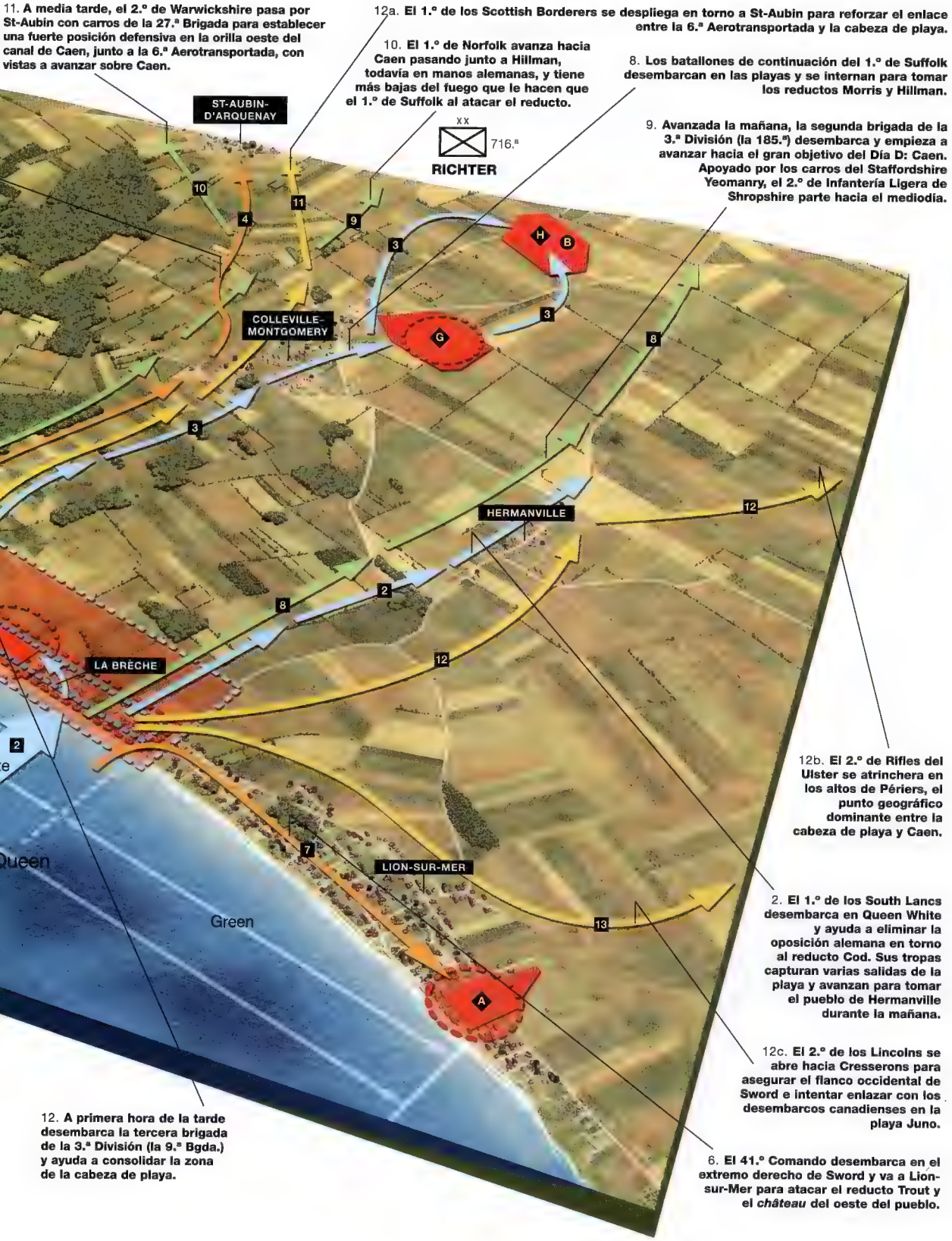
4. **El capitán Philippe Kieffer y sus dos secciones del 10.º Comando (agregadas al 4.º Comando) salen en vanguardia de la playa y atacan el reducto del Casino de Riva Bella.**

3. **El 4.º Comando desembarca y avanza sobre los reductos de Riva Bella.**

1. **El 2.º de los East Yorks desembarca en Queen Red y establece salidas de la playa, eliminando resistencia alemana en primera línea de mar. A medida que llegan más tropas y carros, el batallón se interna para ir a atacar los reductos Sole y Daimler.**

LA 3.ª DIVISIÓN EN QUEEN RED Y QUEEN WHITE

6 de junio de 1944, 07:25-15:00 horas. Visto desde el noroeste, muestra el desembarco de la 8.ª Brigada (la brigada de asalto de la 3.ª División) y la batalla por el control del reducto Cod y la cabeza de playa. Luego, las brigadas de continuación empujan hacia el interior ampliando el asentamiento y atacan una serie de reductos alemanes.



11. **A media tarde, el 2.º de Warwickshire pasa por St-Aubin con carros de la 27.ª Brigada para establecer una fuerte posición defensiva en la orilla oeste del canal de Caen, junto a la 6.ª Aerotransportada, con vistas a avanzar sobre Caen.**

12a. **El 1.º de los Scottish Borderers se despliega en torno a St-Aubin para reforzar el enlace entre la 6.ª Aerotransportada y la cabeza de playa.**

10. **El 1.º de Norfolk avanza hacia Caen pasando junto a Hillman, todavía en manos alemanas, y tiene más bajas del fuego que le hacen que el 1.º de Suffolk al atacar el reducto.**

8. **Los batallones de continuación del 1.º de Suffolk desembarcan en las playas y se internan para tomar los reductos Morris y Hillman.**

9. **Avanzada la mañana, la segunda brigada de la 3.ª División (la 185.ª) desembarca y empieza a avanzar hacia el gran objetivo del Día D: Caen. Apoyado por los carros del Staffordshire Yeomanry, el 2.º de Infantería Ligera de Shropshire parte hacia el mediodía.**

12b. **El 2.º de Rifles del Ulster se atrinchera en los altos de Périers, el punto geográfico dominante entre la cabeza de playa y Caen.**

2. **El 1.º de los South Lancs desembarca en Queen White y ayuda a eliminar la oposición alemana en torno al reducto Cod. Sus tropas capturan varias salidas de la playa y avanzan para tomar el pueblo de Hermanville durante la mañana.**

12c. **El 2.º de los Lincolns se abre hacia Cresserons para asegurar el flanco occidental de Sword e intentar enlazar con los desembarcos canadienses en la playa Juno.**

12. **A primera hora de la tarde desembarca la tercera brigada de la 3.ª División (la 9.ª Bgda.) y ayuda a consolidar la zona de la cabeza de playa.**

6. **El 41.º Comando desembarca en el extremo derecho de Sword y va a Lion-sur-Mer para atacar el reducto Trout y el *château* del oeste del pueblo.**

des LCT y los menudos LCA maniobrando para poder acercarse al rompiente. Cuando salieron de sus lanchas, los infantes se convirtieron en objetivos individuales para los soldados alemanes, a los que respondieron con fuego de fusilería y de mortero. Las ametralladoras alemanas empezaron a segar entre los grupos de infantes que abandonaban los lanchones.

La Compañía A del 1.° de los South Lancs desembarcó a la derecha de Queen White, cerca del reducto Cod, que era un objetivo del 2.° de los East Yorks, que estaba desembarcando a la izquierda del Queen Red. La tal Compañía A empezó a padecer fuertes bajas a causa de las armas portátiles que hacían fuego desde las fortificaciones. Murieron el jefe de la compañía y otro oficial, pero el resto de los hombres se reagrupó y empezó a progresar hacia la derecha, a Lion-sur-Mer, y se puso a despejar las casas de primera línea de mar. La Compañía C desembarcó justo al lado y atacó el reducto que estaba dando tantos problemas, ayudada por los East Yorks, que estaban llegando a Queen Red. La compañía siguiente de los South Lancs, la B, llegó a tierra a la izquierda del lugar previsto, justo enfrente de Cod. Sus hombres se lanzaron al asalto frontal de las alambradas y los emplazamientos de hormigón que rodeaban el reducto. La resistencia fue feroz y hubo muchas bajas. Murió el jefe de la Compañía B, así como el del batallón, el teniente coronel Burbury, en cuanto desembarcó poco después.

A la izquierda, el 2.° de los East Yorks aterró en Queen Red en mitad de una granizada de fuego de ametralladora y mortero. La playa estaba batida por un fuego aún más pesado, el de los cañones de 75 y 88 mm que tiraban desde los confines de sus emplazamientos de hormigón entre las dunas. Les replicaban los carros DD y los cañones de los carros especiales de la 79.ª Acorazada, pero que estaban recibiendo también muchos impactos directos. Los East Yorks habían llegado a tierra a la izquierda del reducto Cod y de pronto se vieron bajo el fuego de armas portátiles desde las fortificaciones de éste. Una de sus compañías ayudó a la infantería de los South Lancs a atacar el reducto, pasando por el flanco para infiltrarse por detrás de él. Después de una fuerte lucha, Cod fue finalmente superado y neutralizado.

Justo detrás de la infantería de asalto venían los equipos de limpieza de obstáculos encargados de eliminar las obstáculos de la playa para que pudiesen pasar los lanchones que llegarían a continuación. Su trabajo era agotador y peligroso, pues el personal estaba obligado a trabajar al descubierto y expuesto al fuego enemigo, a los lanchones que iban llegando y a la fuerza del oleaje. Estaban teniendo muchas dificultades para abrir pasillos entre los obstáculos, pues parecía que cada rampa, estaca, caballo de Frisia y diente de dragón estaba coronado por una mina Teller o por una granada antiaérea dotada de espoleta de impacto. Estos equipos de zapadores trabajaron frenéticamente contra la llegada de la marea, empujada por un fuerte viento. A medida que fueron pasando los minutos, el agua fue cubriéndoles junto con los obstáculos que querían neutralizar, y en esas llegó la siguiente oleada de lanchones.

Chocando contra los obstáculos y los lanchones de la oleada de asalto fueron llegando a tierra las 24 lanchas que llevaban a los primeros comandos de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales de lord Lovat y al 41.° Comando de los Royal Marines de la 4.ª Brigada de Servicios Especiales del general Leicester.

Los hombres del 4.° Comando tocaron tierra en el extremo izquierdo del subsector Queen Red, con la misión de neutralizar el reducto del Casino de Riva Bella y la batería de artillería de la playa en Ouistreham-Riva Bella.

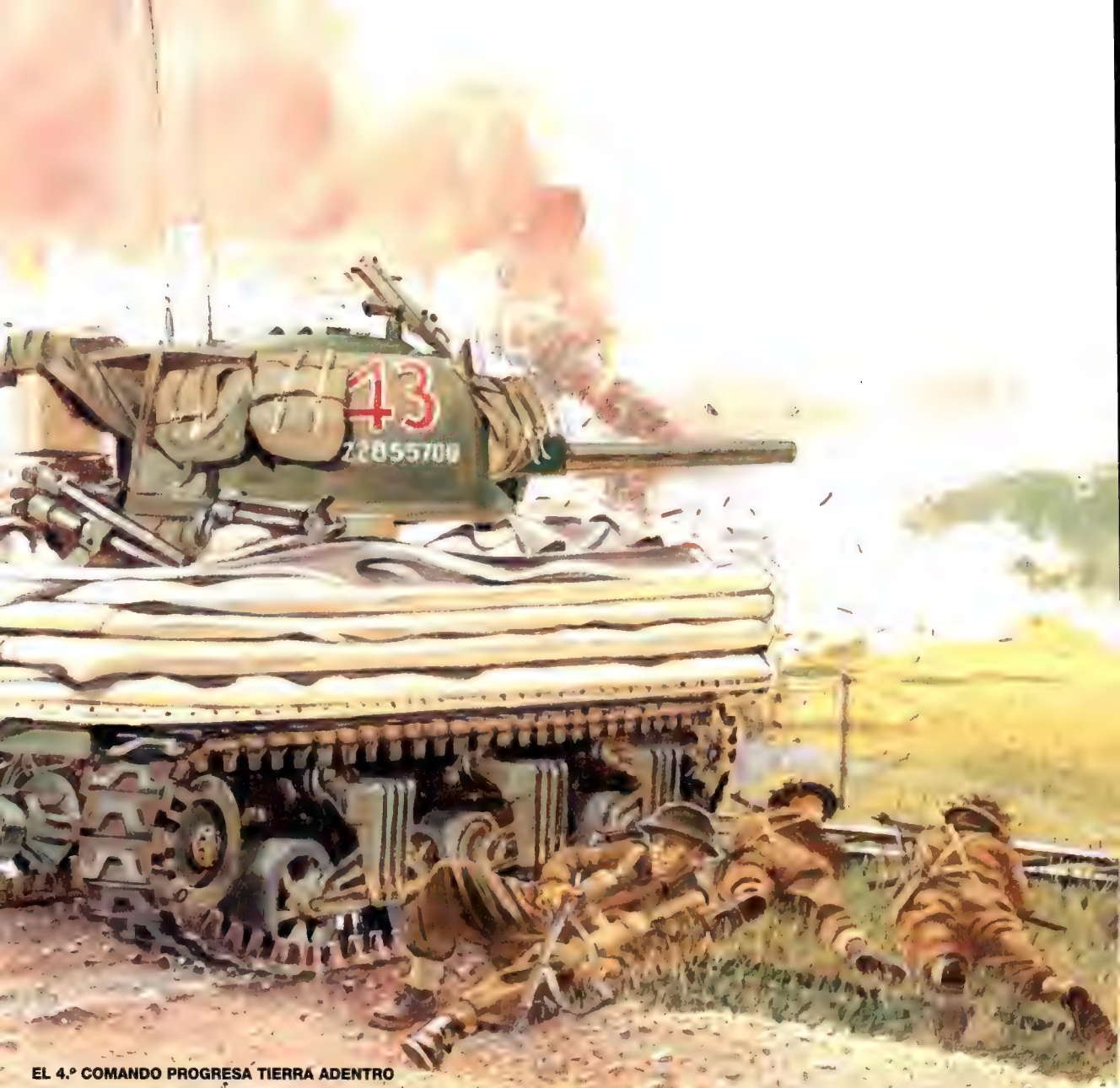
Esta foto se tomó poco después del desembarco de las oleadas de asalto. Algunos vehículos han salido de la playa y están ya en la carretera lateral. El humo de varios edificios en llamas se extiende por la playa y ayuda a enmascarar la llegada de nuevas tropas. (Imperial War Museum CL25)

Mandado por el teniente coronel Dawson, el 4.º Comando llegó en medio de una barrera de intenso fuego de fusilería que le tuvo clavado en la playa durante unos momentos. Se suponía que por entonces los East Yorks tendrían que haber limpiado la playa para que pasaran por ella los comandos, pero la oposición desde Cod y las dunas de los alrededores les habían retrasado. En consecuencia, los comandos tuvieron que ingeniárselas para salir de la playa y llegar hasta la carretera que, por detrás del paseo marítimo, llevaba hasta Ouistreham.

Por entonces estaba desembarcando también el 41.º Comando. Tocó tierra unos 300 metros a la derecha del punto previsto, en el extremo occidental de Queen White. Su misión era eliminar el reducto Trout, en Lion-sur-Mer, y atacar el *château* situado al oeste de la población. Además, tenía que enlazar con el resto de la 4.ª Brigada de Servicios Especiales, que desembarcaría en la playa Juno, al oeste, uniendo así las dos playas de invasión. Su objetivo secundario era la eliminación de la estación de radar de Douvres. Los comandos de la infantería de marina lograron salir de la playa sin demasiados problemas y se dividieron en dos grupos, uno para atacar el *château* y el otro para marchar sobre Trout. Al término de la mañana, habían despejado Lion-sur-Mer –encontraron desierto el reducto Trout– y atacaban el *château*. Esto último estaba resultando bastante problemático, y el grupo encargado de ello había perdido ya a su comandante y a dos jefes de sección. La resistencia enemiga era tal que fue imposible avanzar hacia el oeste desde el pueblo y enlazar con la playa Juno en lo que restaba de día. Igualmente, resultó que el 41.º Comando no tenía los efectivos suficientes para atacar la estación de radar de Douvres.

Con la llegada de los carros del 13.º/18.º de Húsares y la infantería del siguiente batallón (el 1.º de los Suffolk), la 8.ª Brigada británica empezó a abrir pasillos y salidas del sector Queen. Los carros barreminas comenzaron

COMMANDO



EL 4.º COMANDO PROGRESA TIERRA ADENTRO

Tropas del 4.º Comando progresan por la carretera lateral de Sword hacia la batería de Ouistreham-Riva Bella, acosadas por morteros y francotiradores. El contingente francés del capitán Kieffer va en cabeza y se adelanta para atacar el reducto del casino de Ouistreham. A la derecha de los comandos, un grupo del 2.º de los de East York se detiene brevemente en su avance hacia el reducto Sole para abrigarse tras un carro Sherman DD del 13.º/18.º de Húsares. Por entonces, la resistencia en la playa empezaba a aflojar y el enemigo se retiraba frente a la masa de infantería aliada que estaba desembarcando. Los elementos de vanguardia de la 3.ª División británica recibían un fuego creciente de bolsas de resistencia y retaguardias enemigas. La 716.ª División alemana había perdido mucha de su cohesión, e individuos y pequeños grupos retrocedían hacia Caen con la idea de reagruparse y restablecer contacto con su regimiento.

Los hombres del capitán Kieffer habían sido agregados al 4.º Comando para la invasión, pero pertenecían al 10.º Comando Interaliado, una unidad compuesta enteramente por personal de países de la Europa ocupada: holandeses, franceses, belgas, noruegos y polacos, e incluso alemanes integrados en la Sección X. Las dos secciones francesas de Kieffer estaban asignadas al 4.º Comando expresamente para el Día D, pues iban a tener el privilegio de ser los primeros comandos que desembarcasen en su tierra natal. Estos franceses estuvieron en acción en junio y julio, cuando, con el 4.º Comando, cruzaron el río Orne para sumarse a la 6.ª División Aerotransportada en la defensa de flanco izquierdo. El 4.º Comando era una unidad muy experimentada y una de las primeras fuerzas especiales que se crearon. Había tomado parte ya en varias acciones en los territorios ocupados; la más notable de ellas había sido la de Dieppe, en agosto de 1942, en la que destruyó la batería alemana de Varengeville, el único éxito de toda la operación. En noviembre de 1944 iba a participar en los desembarcos en Walcheren, en Holanda. (Howard Gerrard)

Esta instantánea se tomó hacia las 08:45 horas cerca de la unión entre los subsectores Queen Red y Queen White, frente al reducto alemán Cod. En primer plano hay dos ingenieros del Grupo de Playa, que se distinguen por la franja blanca de sus cascos y la insignia de las mangas, que consiste en un ancla roja sobre campo blanco. En segundo plano se están reuniendo fuerzas del 41.º Comando de los Royal Marines para marchar hacia Lion-sur-Mer. También se aprecian soldados del 2.º Regimiento de Middlesex, el batallón de ametralladoras de la 3.ª División, llevando a compañeros heridos. (Imperial War Museum B5114)

a despejar sendas entre los campos de minas mientras los carros posapuentes cubrían las zanjas contracarro para que la infantería pudiese avanzar tierra adentro. Ya había desembarcado también la artillería autopropulsada de la división, que se sumó al apoyo del avance. Un poco después arribaron más medios acorazados, en forma del siguiente regimiento de la 27.ª Brigada Acorazada, el Staffordshire Yeomanry. Para las 09:00 horas, el 1.º de los South Lancs había avanzado hacia el sur y controlado el pueblo de Hermanville, y el 2.º de los East Yorkshires había salido de la playa y progresaba hacia el reducto alemán de Sole.

En cuanto la playa estuvo razonablemente libre de defensas locales, el 1.º de los Suffolk empezó a internarse hacia el pueblo de Colleville y los reductos Morris y Hillman. Tras ellos, la marea, empujada por un viento de mar, había llevado el agua casi hasta las dunas. La anchura de la playa se había reducido a una franja estrecha, de sólo 30 metros en algunos puntos. Con la inminente arribada de más lanchones con tropas, carros, cañones y transportes, el borde del agua se convirtió en una representación del caos y el desorden. En las salidas empezaron a producirse atascos de tráfico, y los jefes de playa tuvieron que recurrir a todo su oficio para ir sacando de la *mêlée* a cada nueva unidad. Como resultado de ello, la brigada intermedia de la 3.ª División –la 185.ª Brigada, que desembarcó en el sector Queen– se encontró con que disponía de pocos carros para apoyar su vital avance hacia Caen. En un esfuerzo por conservar la inercia, el jefe de la brigada, el general Smith, ordenó que el batallón de cabeza, el 2.º de la Infantería Ligera de Shropshire,

En el subsector Queen Red, en algún momento después del asalto inicial. Un sanitario atiende a comandos heridos al abrigo de un carro AVRE del 79.º Escuadrón del 5.º Regimiento de Asalto de los Reales Ingenieros. Se trata de un carro Churchill armado con un Petard, un mortero de 304 mm capaz de disparar una carga rompedora de 8 kilos a 200 metros contra emplazamientos de hormigón y obstáculos de acero. A la derecha hay un cazacarros M-10 Wolverine, probablemente del 20.º Regimiento Contracarro de la Real Artillería. (Imperial War Museum B5095)

iniciara el avance sin contar con el respaldo del Staffordshire Yeomanry, confiando en que los carros conseguirían librarse del atasco y unírseles después.

Mientras tanto, el 4.º Comando había progresado por la carretera que corría paralela a la playa y estaba atacando sus objetivos de Ouistreham y Riva Bella desde atrás. El reducto del casino se había reservado a dos secciones del 10.º Comando que, agregadas al 4.º, estaban formadas por franceses y mandadas por el capitán Phillippe Kieffer; a ellas se había reservado también el honor de ir en cabeza del 4.º Comando en su salida de la playa y el avance por la carretera hacia Ouistreham. En un punto detrás de las dunas, dejaron sus mochilas y se prepararon para el ataque.

El casino de Riva Bella había sido completamente demolido por los alemanes, que habían construido un reducto entre sus ruinas. Consistía en un entramado de búnkeres y nidos de ametralladoras, trincheras, alambradas y campos de minas. Gran parte del emplazamiento quedaba por debajo del nivel del suelo, con pocas estructuras visibles por el atacante. Kieffer dividió sus hombres en dos grupos y asaltó las posiciones desde atrás, por dos puntos diferentes. Fue una batalla de pistolas, granadas de mano y armas contracarro portátiles. Los dos grupos se infiltraron desde unos edificios cercanos, disparando a medida que avanzaban. Había un gran búnker a la izquierda, rematado por una cúpula de acero, que complicaba la operación, así como los contracarros de 50 mm tirando desde troneras de hormigón. Los franceses no llevaban nada efectivo contra esas estructuras reforzadas, que fueron el principal problema durante toda la operación, así como una torre de agua que dominaba la posición. Después de 30 minutos de combate y a medida que las bajas reducían la potencia de fuego de los franceses, el ataque perdió fuelle. Justo cuando Kieffer había decidido jugárselo todo en una carga a la desesperada contra el reducto, llegó la noticia de que en las calles de Ouistreham había varios carros DD. El joven capitán salió en busca de uno con que apoyar su ataque y al rato regresó subido en lo alto de un

Soldados británicos caídos frente a las alambradas que rodeaban el reducto Cod. (Imperial War Museum B5118)

Sherman. Siguiendo sus indicaciones, el carro silenció los cañones contracarro, la torre de agua y el búnker. Eliminados estos obstáculos, el resto de los hombres de Kieffer fue capaz de despejar las trincheras y los pozos de tirador que constituían el resto del reducto.

Más al este, el resto del 4.° Comando se aproximó por detrás a la batería situada cerca de la boca del río Orne. Los cañones estaban en emplazamientos abiertos en la playa, dentro de un perímetro fuertemente fortificado. Como en la posición del casino, el área alrededor de la batería estaba surcada de trincheras con alambradas y campos de minas. Todos los accesos estaban cubiertos por ametralladoras, y contracarros de 50 mm dominaban el lado de tierra del perímetro. Unos 100 m por delante de los cañones había una zanja anticarro en ángulo. Destacando de todo ello había una gran torre de hormigón que albergaba los instrumentos de control y telemetría de los cañones de costa. Medía 17 metros de altura y dominaba todos los accesos, pero no había sido construida con fines ofensivos, por lo que, aparte de una amplia tronera de observación en el lado de mar, en lo alto, tenía muy pocas aberturas desde las que se pudiese hacer fuego. Su mayor peligro eran unos agujeros desde los que se podían arrojar granadas a quienes pasaran por debajo. Construida para soportar los peores bombardeos, esta torre permaneció intacta y no pudo ser tomada hasta unos días después. Los comandos se alegraron de dejársela a las tropas regulares, que tendrían más tiempo para invertir en su captura.

Los hombres del 4.° Comando atacaron los emplazamientos artilleros en una serie de cortos tiroteos combinados con rápidos avances por saltos, sin pausas. Asaltaron al enemigo desde todas direcciones. Saltando de un abrigo a otro entre los embudos de las bombas y disparando de manera instintiva mientras corrían, llegaron rápidamente a las trincheras, que empezaron a despejar con fuego de fusil ametrallador y granadas de mano. Pero también recibían fuego de todas direcciones, desde nidos de ametralladoras esparcidos por el perímetro y desde la tronera de observación de la torre.

Cuando los comandos se acercaron más a los emplazamientos artilleros, se dieron cuenta de que estaban vacíos: los cañones habían sido sacados de batería y transportados al interior. Por lo tanto, no tenía sentido seguir con el ataque, por lo que el 4.º Comando se replegó a Ouistreham para reagruparse y reunirse con el resto de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales.

Después del desembarco del 4.º Comando, y metido entre el batallón de reserva de la 8.ª Brigada y los vehículos prioritarios de la 3.ª División, llegó el resto de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales del general de brigada lord Lovat. Lo hizo en Queen Red, y de inmediato envió adelante al 6.º Comando para relevar a la 6.ª División Aerotransportada al este del río Orne. Un operador de radio había captado el mensaje de que los puentes sobre el río y el canal en Bénouville habían sido tomados intactos, lo que dio un gran ánimo a los comandos. Sabían que tenían que darse prisa en relevar a los paracaidistas, pero su avance era difícil, pasando entre una serie de posiciones enemigas, cuatro reductos fortificados y una batería de artillería. Sin embargo, llegaron a Bénouville con sólo dos minutos y medio de retraso, para gran alegría del teniente coronel Pine Coffin y su 7.º Batallón Paracaidista. Luego llegó el resto de la brigada, con lord Lovat abriendo la marcha junto a su gaitero personal, Bill Millin, tocando. Una vez en los puentes, la brigada fue enviada al extremo norte de las posiciones de la 6.ª Aerotransportada, para controlar el terreno elevado en torno a Le Plein y los pueblos circundantes.

A última hora de la mañana, la 3.ª División había desembarcado toda la 185.ª Brigada del general Smith y dos de los tres regimientos de carros de la 27.ª Brigada Acorazada, aunque algunas unidades de ésta estaban todavía inmovilizadas en los tremendos atascos de las playas. Smith había enviado los elementos de vanguardia de su brigada al sur de Hermanville y el 2.º de la Infantería Ligera de Shropshire a pie hacia Caen, con el apoyo de los autopropulsados del 7.º Regimiento de Campaña. Para cuando el batallón llegó al pie de los altos de Périers, ya se le habían unido los carros del Staffordshire Yeomanry. Estas elevaciones tenían que haber estado ya en manos de los Aliados, pues estaba previsto que la 8.ª Brigada llegase hasta ellas antes, pero sucedió que el 1.º de los South Lancs se puso a la defensiva en Hermanville y se detuvo.

Después del establecimiento de la cabeza de playa, el avance hasta Caen tenía que ser el principal objetivo de la 3.ª División para el 6 de junio. El general Montgomery contaba con tener la ciudad bajo su control para el final del día. La necesitaba para anclar su flanco izquierdo y constituir una línea de detención con la que se encontraría cualquier intento de contraataque acorazado alemán. La red de carreteras que convergía en la ciudad tenía un significado estratégico vital tanto para la acumulación de fuerzas como para la expansión futura de las áreas de asentamiento. Sin embargo, daba la sensación de que la captura de Caen no fuese tan urgente para los que estaban sobre el terreno, que parecían más interesados en la consolidación que en la expansión. Era una postura comprensible, pues, aunque se había puesto pie firme en el continente, la situación era todavía extremadamente cambiante, con algunas zonas totalmente controladas mientras que en otras se tenía que luchar con denuedo contra un enemigo tenaz y bien atrincherado.

Los otros dos batallones de la 185.ª Brigada habían iniciado también su marcha hacia Caen: el 1.º de los Norfolks estaba rebasando al 1.º de los Suffolks, que se hallaba clavado en Colleville, y el 2.º de los Warwickshires estaba pasando por St-Aubin tras los pasos de la brigada de Lovat. Los de Norfolk sufrieron fuertes pérdidas en cuanto salieron de Colleville a terreno abierto,

El subsector Queen Red, en la actualidad, con las dunas tras las que los hombres del 2.º de los de East York se refugiaron durante los primeros minutos del asalto. A media distancia estaba el reducto Cod. (Ken Ford)

Esta fotografía aérea alemana, tomada el 28 de junio, muestra el estuario del Orne mirando hacia Ouistreham. Los servicios de información han añadido algunas notas: arriba, los números «2» y «16» identifican cargueros hundidos; la «B» señala un aeródromo en construcción; la «C» marca una fila de 15 tiendas; las «D» son zonas de aterrizaje con unos 100 planeadores; y las «E» son puentes Bailey tendidos sobre el río Orne y el canal de Caen. (Bundesarchiv 1U1/2191)

expuestos al flanco izquierdo del reducto Hillman. El fuego de armas portátiles y artillería que les hicieron desde ese lugar les causó 150 bajas.

Por entonces, Hillman estaba siendo atacado por las compañías avanzadas del 1.° de los de Suffolk. El batallón había ya eliminado la resistencia enemiga en Colleville y en el reducto Morris, y ahora intentaba hacer lo mismo con el Hillman. Era una tarea formidable, pues la zona fortificada subterránea albergaba el cuartel general del 736.° Regimiento de Infantería del coronel Ludwig Krug. Este fuerte cubría una superficie de 600 por 400 metros y contenía dos fortines de hormigón H-605 con cúpula de acero, numerosos abrigos de cemento, cañones contracarro y nidos de ametralladora Tobruk, rodeado todo ello por alambradas y campos de minas. Los intensos bombardeos aéreos y navales apenas habían hecho mella en su capacidad de lucha.

La alambrada exterior fue reventada con «torpedos Bangalore» por la Compañía D, que luego fue a por el campo de minas y el cinturón de alambre de espino interior. La infantería entró al fin en la zona central. Una vez pasada la alambrada, las cúpulas de acero fueron atacadas con contracarros de 17 libras, cuyas granadas, empero, tuvieron poco efecto en las macizas estructuras redondeadas. La guarnición estaba encerrada en sus búnkeres subterráneos, pero su fuego estaba causando muchos problemas a la infantería británica en la superficie. Los de Suffolk fueron eliminando uno a uno los cañones contracarro y un buen número de los pozos de ametralladora, pero seguían recibiendo fuego desde todos los ángulos. Llegaron los carros, que permitieron a la infantería acercarse a los sistemas de trincheras, pero el proceso de eliminar a cada infante alemán en su posición era muy trabajoso. La limpieza de los emplazamientos enemigos duró horas. En algunos casos, los búnkeres tuvieron que ser reventados con cargas explosivas colocadas en las entradas por los zapadores del batallón. El coronel Krug y sus hombres resistieron en sus búnkeres subterráneos hasta las 20:15 horas. Ya era demasiado tarde para que los de Suffolk continuaran el avance hacia Caen, por lo que se quedaron a vivaquear.

Un carro Centaur, exhibido cerca del puente Pegasus. Este vehículo desembarcó el Día D y pertenecía a la 8.ª Batería (Independiente) del Grupo de Apoyo Acorazado de los Royal Marines. Tocó en Queen, frente a La Brèche, y fue puesto fuera de combate poco después. (Ken Ford)

LA CAPTURA DEL REDUCTO HILLMAN Hombres del 1.º de Suffolk pasan junto a un contracarro de 50 mm destruido en su emplazamiento descubierto; la dotación había muerto a causa del bombardeo artillero previo al ataque. Los alemanes montaron un gran número de estos obsoletos cañones de carro en las defensas de la costa. Esta pieza tenía un alcance de 6.500 metros y una cadencia de tiro de entre 15 y 20 disparos por minuto. El principal problema de los Suffolk en la eliminación de este reducto fue que prácticamente todo él era subterráneo. Los emplazamientos de superficie podían atacarse con armas de acompañamiento, pero las ametralladoras alojadas en posiciones preparadas bajo tierra eran un hueso duro de roer. Una vez rebasada la alambrada exterior y el campo de minas, y alcanzada la superficie del reducto, los británicos quedaron expuestos al fuego concentrado de armas portátiles desde posiciones casi inexpugnables. En cuanto se abrió a los carros un pasillo entre las minas, éstos permitieron

a la infantería acercarse a los emplazamientos y atacarlos con explosivos. Pero aun así era una tarea difícil, y las granadas de 17 libras de los Sherman Firefly tenían poco efecto en las estructuras de hormigón y rebotaban en las dos cúpulas fijas de acero. Los de Suffolk no podían reventar las puertas e invitar al enemigo a rendirse, sino que tenían que entrar y sacarlo de allí. Mientras que algunos defensores se rendían rápidamente en cuanto los corredores subterráneos eran ametrallados, otros resistieron hasta el final y fueron volados en sus escondrijos mediante cargas explosivas. En el centro de Hillman estaba el cuartel general del 736.º Regimiento de Infantería del *Oberst* (coronel) Ludwig Krug, que formaba parte de la 716.ª División de infantería del general Richter. Al atardecer del 6 de junio, los Suffolk habían entrado en los pasillos subterráneos y se acercaban al coronel alemán y su Estado Mayor. Krug telefoneó a su atribulado jefe y le comunicó: «*Herr General*, el enemigo está encima de mi búnker. Me piden que me rinda. No tengo con qué resistir ni contacto con mis propios hombres. ¿Qué he de hacer?» El general Richter calló un momento. Durante todo el día no había parado de recibir malas noticias mientras británicos y canadienses hacían trizas su división. Se había perdido todo orden y la 716.ª División había dejado de ser una unidad cohesionada de combate. Por fin el general habló quedamente: «*Herr Oberst*, ya no puedo darle órdenes. Lo dejo a su criterio. *Auf Wiedersehen*». El coronel Krug tenía pocas opciones: abandonado por su comandante y sin posibilidad de escapar, rindió su guarnición al teniente coronel Goodwin, de los de Suffolk. (Howard Gerrard)

La brigada de reserva de la 3.ª División, la 9.ª de Infantería, había desembarcado a primera hora de la tarde, pero le costó salir del atasco de la playa y progresar hacia el interior. Sus tres batallones de infantería avanzaron por el camino de la costa hacia la derecha de la cabeza de playa con la idea de concentrarse en Plumetot, cerca de los altos de Périers. Las órdenes que había recibido del general Cunningham consistían en llevar su brigada directamente al flanco derecho, hacia el aeródromo de Carpiquet y Caen, pero cuando se encontró con el comandante de la división, el general Rennie, y el del I Cuerpo, el teniente general Crocker, en las afueras de Hermanville, se le dijo que el papel que debía desempeñar su brigada era ya otro. Debido a la presión que la 21.ª Panzer estaba ejerciendo sobre la 6.ª Aerotransportada, su brigada debía moverse hacia la izquierda y ayudar a los atribulados paracaidistas del general Gale.

Los carros que debían apoyar a la 9.ª Brigada, los del 1.er East Reading Yeomanry de la 27.ª Brigada Acorazada, no habían desembarcado todavía, por lo que Rennie dijo a Cunningham que los esperara antes de aventurarse tierra adentro. El general informó de ello a su 1.er Batallón de los King's Own Scottish Borderers y regresó al cuartel general a esperar la llegada de los carros. Una vez allí, tuvo la mala suerte de ser herido por una descarga de granadas de mortero, que mató a seis miembros de su Estado Mayor e hirió a otros cinco. El segundo al mando de la brigada estaba ausente, asegurando el enlace con la 6.ª Aerotransportada, por lo que se perdió la continuidad de mando en unos momentos clave. Al final, el teniente coronel Orr tomó las riendas de la brigada y comprobó que el enemigo en el flanco derecho era mucho más activo de lo que se creía, por lo que consideró que la unidad iba a ser necesaria en ese sector. En consecuencia, la 9.ª Brigada apenas ayudó al avance hacia Caen en todo ese día. El 2.º de los de Lincoln consolidó una posición mirando al enemigo en Cresserons, a la derecha de Hermanville, mientras que el 2.º de los Royal Ulster Rifles se atrincheró fuera de Hermanville, en la base de la sierra, y el 1.º de los Borderers fue a controlar el pueblo de St-Aubin.

El avance de la 185.ª Brigada hacia Caen, que había iniciado el 2.º de los de Shropshire partiendo de Hermanville sin sus carros, tomó un fuerte empuje cuando se le unieron los Sherman del Staffordshire Yeomanry, junto con la artillería semoviente de los Regimientos de Campaña 7 y 33, la 41.ª Batería Contracarro y una sección de ametralladoras pesadas del 2.º Regimiento de Middlesex. Mandados por el teniente coronel Maurice, los de Shropshire avanzaron rodeando la cara izquierda de los altos de Périers, justo a la derecha de la batalla por la posesión de Hillman. En la contrapendiente, cerca de la Cota 61, entraron en contacto con la posición de una batería alemana en la que también había la plana mayor del 1.er Batallón del 1716.º Regimiento de Artillería con su jefe, el comandante Hoff. Los alemanes se defendieron con uñas y dientes, y costó tomar la posición. Sintiéndose vulnerable, con su flanco derecho expuesto al terreno abierto a lo largo de los altos de Périers, Maurice decidió dejar el Escuadrón B del Staffordshire Yeomanry en los altos para proteger su avance de cualquier interferencia enemiga. Con su posición más segura, Maurice siguió hacia Caen, tomó los pueblos de Beuville y Biéville y envió una compañía de infantería apoyada por carros al bosque de Lebisey, a las afueras de la ciudad.

La reacción alemana a los desembarcos

La oposición a los desembarcos en la playa Sword recayó en la 716.ª División de Infantería de Richter. El sector estaba guardado por el 1.er Batallón del 736.º Regimiento de Infantería en torno a Ouistreham y, en Lion-sur-Mer, el 3.er Batallón del mismo regimiento. Los cañones en la zona dependían del 1.er Batallón del 1716.º Regimiento de Artillería de la división. Muchas de estas unidades tenían un alto porcentaje de voluntarios extranjeros, sobre todo de Europa del Este, que pelearon sorprendentemente bien pese a su teórica falta de motivación. La resistencia fue correosa en todas partes, en especial cuando los defensores ocupaban fortificaciones de hormigón y acero. Soldados y suboficiales alemanes reforzaron la determinación de estas tropas, al extremo de que todos y cada uno de los reductos y emplazamientos de cañones tuvieron que ser tomados por la fuerza, pero la superioridad en fuerzas y potencia de fuego de los británicos acabó por doblegar esas defensas estáticas. Podría haber sido mucho peor si las posiciones alemanas hubiesen estado terminadas como Rommel las había pensado. De haber empezado antes a dedicar más tiempo y esfuerzo a completar y reforzar la Muralla del Atlántico, las posibilidades de los británicos de poner pie en la costa de Normandía hubieran sido cuestionables.

Cuando, durante la noche, empezaron a filtrarse hasta Berlín las noticias de los desembarcos aerotransportados, el alto mando alemán dudó de si era el principio de la invasión o sólo una distracción para atraer su atención lejos de los desembarcos reales, que se producirían probablemente en la zona de Pas de Calais. Cuando conocieron detalles de la magnitud de los desembarcos por mar, Von Rundstedt tuvo la certeza de que había empezado la tan esperada invasión aliada. Pidió de inmediato a Hitler que liberara las divisiones panzer que estaban retenidas justo para esa eventualidad. Sin embargo, el Führer y su Alto Estado Mayor seguían convencidos de que los desembarcos en Normandía no eran sino una añagaza. No creían que fuese aún el momento de soltar sus reservas acorazadas, por lo que dijeron a Von Rundstedt que hiciera frente a la situación con las fuerzas del Grupo de Ejércitos B que había en la zona y con las dos divisiones panzer que ya había en Normandía, la 12.ª de las SS y la Panzer Lehr.

Un carro barreminas Sherman Crab del 22.º de Dragones de la 79.ª División Acorazada, en Queen White. A su izquierda discurre una alfombra de tela metálica Summerfield, tendida sobre la arena para proporcionar un firme consistente. (Imperial War Museum B5192)

FUERZAS ALIADAS

3.ª División de Infantería

8.ª Brigada

1 1.er Batallón del Regimiento de South Lancashire
2 2.º Batallón del Regimiento de East Yorkshire
3 1.er Batallón del Rgto. de Suffolk

9.ª Brigada

4 2.º Batallón del Regimiento de Lincolnshire
5 2.º Batallón de los Reales Rifles del Ulster
6 1.er Batallón de los Scottish Borderers de la Casa del Rey

185.ª Brigada

7 2.º Batallón de la Infantería Ligera de Shropshire y el Staffordshire Yeomanry
8 Esc. B del Staffordshire Yeomanry
9 1.er Batallón del Real Regimiento de Norfolk
10 2.º Batallón de los Reales Fusileros de Warwickshire

11 8.ª Brigada canadiense
12 9.ª Brigada canadiense
13 48.º Comando de los RM

REDUCTOS ALEMANES
(aparecen en rojo, numerados en rombos negros)

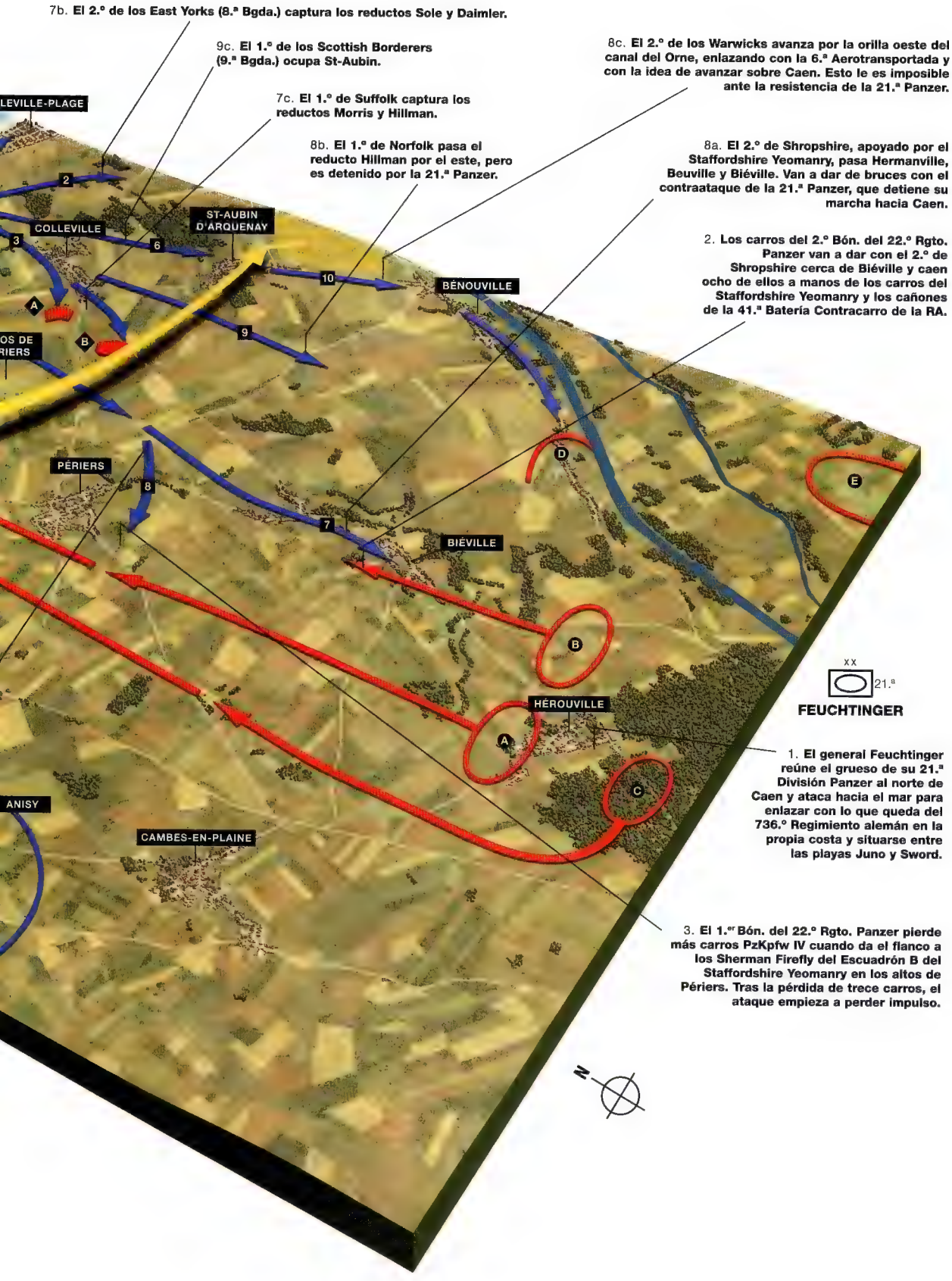
A Morris
B Hillman
C Estación de radar de Douvres

FUERZAS ALEMANAS

A 1.er Bón., 22.º Regimiento Panzer
B 2.º Bón., 22.º Regimiento Panzer
C 1.er Bón., 192.º Rgto. Granaderos Pz.
D 2.º Bón., 192.º Rgto. Granaderos Pz.
E 125.º Rgto. Granaderos Pz.
F Elementos del 736.º Rgto., 716.ª División de Infantería

EL CONTRAATAQUE DE LA 21.ª PANZER

6 de junio de 1944, hacia las 16:00-21:00 horas. Visto desde el suroeste, muestra el ataque contra la cabeza de playa por la 21.ª División Panzer del general Feuchtinger, incluido el avance del 192.º Regimiento de Granaderos Panzer hasta el mar cerca de Lion-sur-Mer. Con el apoyo de autopropulsados y elementos de la 27.ª Brigada Acorazada, la 3.ª División británica descabezó el ataque e infligió fuertes pérdidas a las formaciones acorazadas alemanas.


7b. El 2.º de los East Yorks (8.ª Bgda.) captura los reductos Sole y Daimler.
9c. El 1.º de los Scottish Borderers (9.ª Bgda.) ocupa St-Aubin.
8c. El 2.º de los Warwicks avanza por la orilla oeste del canal del Orne, enlazando con la 6.ª Aerotransportada y con la idea de avanzar sobre Caen. Esto le es imposible ante la resistencia de la 21.ª Panzer.
7c. El 1.º de Suffolk captura los reductos Morris y Hillman.
8b. El 1.º de Norfolk pasa el reducto Hillman por el este, pero es detenido por la 21.ª Panzer.
8a. El 2.º de Shropshire, apoyado por el Staffordshire Yeomanry, pasa Hermanville, Beuville y Biéville. Van a dar de bruces con el contraataque de la 21.ª Panzer, que detiene su marcha hacia Caen.
2. Los carros del 2.º Bón. del 22.º Rgto. Panzer van a dar con el 2.º de Shropshire cerca de Biéville y caen ocho de ellos a manos de los carros del Staffordshire Yeomanry y los cañones de la 41.ª Batería Contracarro de la RA.
LEVILLE-PLAGE
COLLEVILLE
ST-AUBIN D'ARQUENAY
BÉNOUVILLE
OS DE RIERS
PÉRIERS
BIÉVILLE
HÉROUVILLE
ANISY
CAMBES-EN-PLAINE
2
3
6
10
9
8
7
A
B
C
D
E
XX
21.ª
FEUCHTINGER
1. El general Feuchtinger reúne el grueso de su 21.ª División Panzer al norte de Caen y ataca hacia el mar para enlazar con lo que queda del 736.º Regimiento alemán en la propia costa y situarse entre las playas Juno y Sword.
3. El 1.er Bón. del 22.º Rgto. Panzer pierde más carros PzKpfw IV cuando da el flanco a los Sherman Firefly del Escuadrón B del Staffordshire Yeomanry en los altos de Périers. Tras la pérdida de trece carros, el ataque empieza a perder ímpulso.
N

El mariscal Rommel, jefe del citado grupo de ejércitos, estaba en su casa en Alemania, por lo que no se hallaba en la posición adecuada para presentar a Hitler su visión de lo que estaba sucediendo. De haberlo podido hacer, podría haberle convencido de que todas las fuerzas acorazadas disponibles atacaran las playas y devolviesen a los atacantes al mar antes de que pudieran hacerse fuertes. Pero la realidad era que la única gran unidad de carros disponible en la zona para enfrentarse al Día D era la 21.ª División Panzer de Feuchtinger, situada al sur de Caen. Cuando su división empezó a moverse contra las playas era ya media mañana y la aviación aliada patrullaba los cielos y atacaba todos los convoyes de vehículos alemanes.

Unos dientes de dragón junto a las casetas de baño situadas detrás de lo que fue el reducto del casino de Riva Bella. Estas estructuras son de lo poco que queda de las otrora poderosas fortificaciones de playa que tuvieron que ser superadas el Día D por el capitán Kieffer y sus comandos franceses. (Ken Ford)

EL CONTRAATAQUE DE LA 21.ª DIVISIÓN PANZER

La playa Sword estaba en el sector del LXXXIV Cuerpo alemán, mandado por el general de Artillería Erich Marcks. Éste se dio cuenta al momento de que el mayor peligro para la defensa de Normandía era que los británicos capturasen Caen, por lo que ordenó que se lanzara de inmediato un contraataque acorazado. Su idea era que llegase al mar entre las playas Sword y Juno, y entonces barriera a lo largo de las mismas eliminando a las fuerzas desembarcadas. El general Edgar Feuchtinger recibió instrucciones de enviar todas las unidades disponibles de su 21.ª Panzer en torno al norte de Caen para reunirse cerca de Lebisey y prepararse para el ataque. Era justo hacia donde se dirigía el 2.º de la Infantería Ligera de Shropshire, y hacia las 16:00 horas se encontraron los dos bandos.

En lo alto de la colina que dominaba Lebisey, el general Marcks dijo al jefe del 100.º Regimiento Panzer, el coronel Von Oppeln-Bronikowski: «Oppeln, si no consigue echar a los británicos de vuelta al mar, puede que hayamos perdido la guerra». El joven coronel se subió a su carro y ordenó que empezase el avance. Feuchtinger había formado su fuerza de ataque con los dos batallones de carros del 100.º Regimiento Panzer y la infantería del 1.er Batallón del 192.º Regimiento de Granaderos Panzer. Los carros marcharon por la derecha, mientras que la infantería mecanizada lo hacía por el flanco izquierdo. El avance alemán encontró numerosos problemas casi de inmediato.

El teniente coronel Maurice había sido alertado de movimientos de carros enemigos por la Compañía Y de los de Shropshire, que estaba en el bosque de Lebisey. Maurice cambió rápidamente todo su dispositivo para hacer frente a un contraataque, situando el Escuadrón A del Staffordshire Yeomanry a su izquierda y alineando en su frente sus propios anticarros de seis libras y los autopropulsados de la 41.ª Batería Contracarro. Cuando se desencadenó, el ataque alemán fue a dar directo a ellos: unos 40 carros PzKpfw IV del 2.º Batallón del 100.º Regimiento Panzer cargaron por su frente. Estos vehículos fueron recibidos con una granizada de fuego que dejó fuera de combate a cuatro de ellos y dañó otros. Ante una resistencia

Una sección de comandos de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales pasa por entre una alambrada de camino a su zona de reunión, desde la que iniciarán la larga marcha para reforzar a las tropas paracaidistas en la margen oriental del río Orne. Al fondo se ve un carro Churchill AVRE de la 79.ª División Acorazada que lleva un puente ligero de celosía, dispuesto a colocarlo encima de algún obstáculo. (Imperial War Museum B5071)

Comandos de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales marchan en columna de a uno por entre un campo de minas. Esta foto se tomó hacia las 10:00 horas del Día D, después de que las tropas se hubiesen reunido en grupos y empezasen a internarse tierra adentro para enlazar con los paracaidistas. (Imperial War Museum B5063)

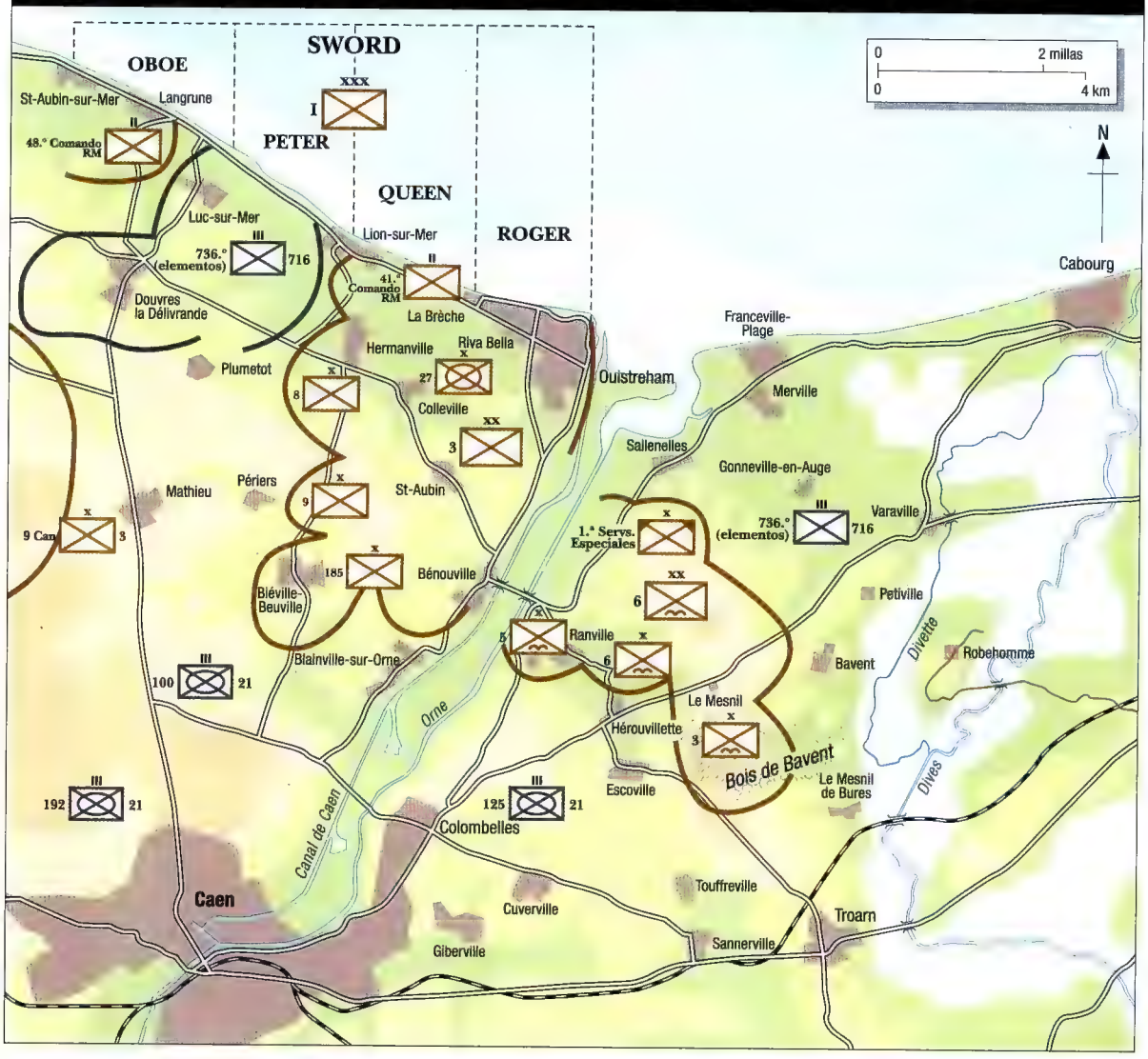
tan fuerte, los carros de la 21.ª Panzer viraron a la izquierda, pero con la mala suerte de ir a dar con los cañones de 17 libras de los Sherman Firefly del Escuadrón B del Staffordshire Yeomanry: más carros alemanes destruidos. Más a la izquierda, el 1.er Batallón del regimiento se encontró con los autopropulsados Priest de 105 mm del 7.º Regimiento de Campaña y recibió su fuego. Al cabo de un rato, el ataque acorazado alemán era un caos: le habían destruido trece carros, tenía otros muchos dañados y había perdido toda coordinación.

La superioridad aérea aliada complicaba muchísimo a los alemanes los desplazamientos por detrás de las playas. En la foto, miembros de la Fallschirmjäger Feldgendarmerie (policía militar de los paracaisdistas) miran con aprensión hacia el cielo en busca de cazabombarderos aliados. (Bundesarchiv 585/2185/10)

Al 192.° de Granaderos Panzer le fue algo mejor. Avanzando por el extremo izquierdo del ataque, su ruta le llevó lejos de la concentración principal de cañones de la 185.ª Brigada y fue capaz de escabullirse hasta el extremo occidental de los altos de Périers, pasando por una brecha entre la 3.ª División británica y los desembarcos canadienses en la playa Juno. Perdió algunos efectivos durante la marcha, pero elementos del 1.er Batallón siguieron hasta el mar para encontrarse con bolsas aisladas del 736.° Regimiento de Infantería que se sostenían cerca de Lion-sur-Mer. A ellos se unieron poco después unos cuantos carros del 1.er Batallón del 100.° Regimiento Panzer. Por entonces ya oscurecía, y estas unidades esperaron, expectantes, nuevas órdenes con las que explotar su magnífico avance.

Una posición contracarro puesta fuera de combate en los márgenes de una playa. El cañón es un *Kampfwagenkanone* de 50 mm en un emplazamiento descubierto. La alambrada del fondo y los otros obstáculos dan una buena idea de la profundidad de las posiciones que había justo al lado de las playas. (Imperial War Museum B6379)

EL ASENTAMIENTO ALIADO EN LA NOCHE DEL 6 DE JUNIO



Sin embargo, no llegaron tales órdenes, pues el general Feuchtinger se había alarmado por un nuevo suceso que estaba teniendo lugar sobre su cabeza. A las 21:00 horas, el aire se había llenado con los 250 planeadores y sus aviones de remolque que llevaban a la 6.ª Brigada de Desembarco Aéreo a su zona de aterrizaje próxima a St-Aubin: era la brigada de continuación del general Gale, que venía a reforzar sus posiciones al este del Orne. Feuchtinger, en cambio, creía que ese desembarco aéreo detrás de su expuesta división iba a llevar a la aniquilación de ésta, por lo que dio a todas sus unidades la orden de consolidarse al norte de Caen y formar un anillo defensivo en torno a la misma. Ese nuevo plan suponía la retirada de la pequeña fuerza que había llegado al mar y el fin del contraataque acorazado contra los desembarcos.

La aparición de carros alemanes delante de la 185.ª Brigada causó cierta preocupación en el mando de la 3.ª División. Ese contraataque y la capacidad del enemigo de llegar al mar hicieron que el asentamiento aliado pareciese

El reducto Hillman era subterráneo en su mayor parte, con profusión de túneles y búnkeres invisibles para las tropas enemigas en la superficie. Esta foto muestra una de las pocas entradas al complejo, guardada por pozos Tobruk y troneras para ametralladoras. Al fondo, a la izquierda, se ve una cúpula de acero que, equipada con una ametralladora, resistió todos los intentos británicos de silenciarla. (Ken Ford)

Una de las dos cúpulas de acero que constituían la defensa inmediata del objetivo llamado «Hillman» por los británicos. Se aprecia claramente la naturaleza despejada de este reducto: como casi todo el complejo era subterráneo, era una fortificación muy difícil de atacar. (Ken Ford)

Tropas de la 8.ª Brigada se internan desde las playas pasando junto a un carro Sherman del 13.º/18.º de Húsares. En la carretera, acompañándolos, hay dos cazacarros M-10 Wolverine. (Imperial War Museum B5080)

vulnerable. Estaba claro que el avance sobre Caen ese mismo día no era viable, así que el general Rennie decidió que necesitaba reagruparse antes de poder lanzar un nuevo ataque. Se ordenó a todas las unidades que se atrincherasen para pasar la noche y que estuvieran preparadas ante posibles contraataques enemigos.

CONSOLIDACIÓN Y EXPANSIÓN DE LA CABEZA DE PLAYA

Un grupo de soldados alemanes descansa en la cuneta de una carretera. La sorpresa causada por la invasión y la rápida desintegración de la resistencia en las playas produjo bolsas de tropas alemanas que se retiraban hacia el interior sin órdenes claras de hacia dónde ir o cómo reagruparse. (Bundesarchiv 720/324/28A)

La primera reacción de los Aliados a los sucesos del Día D fue de una gran satisfacción. No se había producido el baño de sangre que habían predicho algunos expertos y el asalto aerotransportado británico había sido todo un éxito: los hombres del general Gale habían alcanzado todos sus objetivos. La operación aerotransportada estadounidense había sido más dispersa que la británica, pero no había tenido el 50 por ciento de bajas que se había llegado a augurar. Los desembarcos anfibios de Estados Unidos en Utah y Omaha habían logrado consolidarse, y si bien el de Omaha estaba aún en precario, por lo menos seguía en tierra firme. Los desembarcos británicos y canadienses en Gold y Juno habían podido progresar tierra adentro y apenas corrían peligro de ser rechazados. Finalmente, la operación de la 3.ª División en la playa Sword había conseguido avanzar unos 10 km hacia Caen. Ciertamente, el primer día de la invasión podía considerarse un gran éxito. Se había logrado poner pie firme y los refuerzos iban a llegar durante los días siguientes a un ritmo superior a lo que pudiera enviar contra ellos el enemigo a través de unas carreteras expuestas a los cazabombarderos aliados. Pero ese día se había producido también un gran fracaso, una decepción que iba a atormentar a Montgomery durante las seis semanas siguientes: sus tropas no habían tomado Caen.

La ciudad de Caen era uno de los objetivos clave de Montgomery para el 6 de junio. Con la ciudad y su red viaria en manos aliadas, los británicos podrían salir de la playa a un terreno propicio para los carros en la zona de Falaise y los alemanes lo tendrían más difícil para contraatacar el asentamiento. Caen serviría también de piedra sillar de las defensas aliadas, permitiendo la acumula-

Comandos de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales pasan por Colleville para ir al encuentro de los paracaidistas en la orilla este del río Orne. Todos ellos han sustituido ya los cascos de acero por sus características boinas verdes. (Imperial War Museum B5067)

ción de fuerzas para la ruptura hacia el norte de Francia. Sin embargo, las Brigadas 9 y 185 de la 3.ª División no llegaron a Caen el primer día de la invasión, y ahora el enemigo estaba decidido a que no lo hiciesen. Quizás era poco razonable esperar que una fuerza tan pequeña, apoyada sólo por dos batallones de carros, pudiera llegar a tomar un objetivo tan grande, en especial contra tropas locales conocedoras del terreno y una poderosa unidad acorazada alemana como la 21.ª División Panzer. Ahora se había perdido el factor sorpresa y el enemigo tenía muy claro que los británicos querían Caen. El general Erich Marcks estaba decidido a que su LXXXIV Cuerpo, respaldado por fuerzas acorzadas, no se dejase arrebatar de nuevo la iniciativa por sorpresa.

La principal preocupación de Montgomery, el 7 de junio, estaba en si sus ejércitos serían capaces de reunir las fuerzas suficientes antes de que las divisiones acorazadas alemanas lanzasen un contraataque en fuerza contra las cabezas de playa. Los Aliados tenían la superioridad en el aire, y el campo de batalla estaba dentro del alcance de los cañones de los buques de guerra, pero «Monty» necesitaba infantería en tierra que ayudase a absorber el golpe enemigo. Las dos unidades panzer en reserva más próximas eran la 12.ª Panzer de las SS y la Panzer Lehr, ambas bien equipadas y de primera calidad. Montgomery sabía que esas dos divisiones serían lanzadas pronto contra sus cabezas de playa, una posibilidad alarmante, pero la indecisión del alto mando alemán iba a aliviar un poco sus preocupaciones más inmediatas.

Cuando el mariscal Rommel, en Alemania, supo de los desembarcos aliados, salió de inmediato hacia Normandía, adonde llegó esa misma noche. Ordenó al momento que los desembarcos estadounidenses fuesen sellados con infantería y que se ejecutara un contraataque acorazado concentrado en Caen contra los británicos. La tarea fue encomendada al recién creado I Cuerpo Panzer de las SS, que, cuando estuviese completo, debía consistir en la 21.ª Panzer, la 12.ª Panzer de las SS y la Panzer Lehr. A este cuerpo, que tenía que estar mandado por el *Obergruppenführer* Sepp Dietrich, se le ordenó que iniciase el ataque de inmediato, el 7 de junio, con la 21.ª Panzer de Feuchtinger y los elementos de la 12.ª de las SS que ya habían llegado a la zona. No había tiempo para aguardar la llegada de la Panzer Lehr, a la que se esperaba en Caen para el 8 de junio.

La dirección del ataque pasaba entre los asentamientos británico y canadiense, con la idea de enlazar con el reducto alemán de Douvres y los elementos de la 716.ª División que aún resistían en Luc-sur-Mer. Poco después de la medianoche, el *Standartenführer* Kurt Meyer se reunió con los generales Richter y Feuchtinger en un búnker próximo a La Folie para planear el ataque. Meyer, jefe del 25.º Regimiento de Granaderos Panzer de la 12.ª de las SS, se quedó de piedra cuando supo que la 716.ª División casi había desaparecido y que a la división de Feuchtinger sólo le quedaban 70 carros operativos después del fracasado ataque del día anterior. Meyer, sin embargo,

Las fuerzas de asalto y continuación ya se han internado y, en la playa de La Brèche, sólo quedan unas pocas tropas atrincheradas para sostener la retaguardia. (Imperial War Museum B5180)

Un PzKpfw IV de la 12.ª División Panzer de las SS, camino de Normandía. Este carro forma parte de un convoy, cuyos vehículos observan un gran intervalo entre sí para minimizar los posibles efectos del ataque de los cazabombarderos aliados. En el faldón delantero izquierdo se aprecia el símbolo táctico de la división. (Bundesarchiv 493/3355/10)

El puente Pegasus, sobre el canal de Caen, a los pocos días de su captura. En primer plano, unos ingenieros de transmisiones tienden cable telefónico para asegurar el contacto con las unidades de primera línea. Al fondo se ven algunos de los planeadores Horsa que transportaron el grupo de asalto del comandante Howard. (Imperial War Museum B5288)

confiaba en que sus tropas, lo mejor de las Juventudes Hitlerianas, serían capaces de aplastar los desembarcos británicos, anunciando que iba a echar «ese pececito» de vuelta al mar.

EL CONTRAATAQUE DE LA 21.ª PANZER Y LA 12.ª PANZER DE LAS SS

La 12.ª División Panzer de las SS Hitlerjugend no había entrado nunca en combate, pero estaba formada por fanáticos adolescentes de las Juventudes Hitlerianas mandados y reforzados por oficiales y suboficiales experimentados, muchos de los cuales procedían de la veterana división Leibstandarte Adolf Hitler.

El regimiento de Meyer, que constaba de tres batallones de infantería, era el único que había llegado a la zona, pero estaba respaldado por el 2.º Batallón Panzer y el 3.er Batallón de Artillería de la división. Este Kampfgruppe (agrupación táctica) tenía a su disposición unos 90 carros PzKpfw IV que, junto con los de la 21.ª Panzer, daba un total de unos 160 carros utilizables contra británicos y canadienses. (Al final, no todos los PzKpfw IV de la 12.ª de las SS llegaron a tiempo, y sólo el 50 por ciento de ellos estaban a las 14:00 horas del 7 de junio.)

El plan alemán era que la 21.ª Panzer avanzara de nuevo sobre Lion-sur-Mer, al tiempo que la fuerza de Meyer lo haría al noroeste desde el área del aeródromo de Carpiquet y a lo largo de la brecha entre británicos y canadienses. Pero la cosa no salió como se pensaba, sino que ambos grupos estuvieron condicionados por la reacción de la 3.ª División británica y la 3.ª canadiense. Al hacerse de día, los cazabombarderos aliados empezaron a hostigar los movimientos del Kampfgruppe Meyer, ralentizando su concentración.

Antes de que Meyer pudiese desplegar sus unidades para el ataque concertado, la división de Feuchtinger se vio otra vez forzada a intentar parar el avance de la 3.ª británica por el bosque de Lebisey. Esa mañana, el general Rennie había reemprendido su marcha hacia Caen, empeñando sus dos brigadas –la 9.ª y la 185.ª– contra la ciudad. El ataque de la 185.ª Brigada sobre Lebisey, encabezado por el 2.º de los de Warwickshire, fue detenido de inmediato, pero a costa de fuertes combates. Los granaderos panzer habían pasado la noche reforzando la zona, preparándose para su propio ataque, y estaban bien situados para repeler la intentona británica. La 185.ª Brigada volvió a intentarlo después, con la incorporación del 1.º de Norfolk, pero fue incapaz de entrar en Lebisey.

A la derecha de la 3.ª División, la 9.ª Brigada empezó a avanzar sobre Caen llevando al 1.º de Rifles del Ulster y al 1.º de los Scottish Borderers en el eje Périers-Mathieu-Le Mesnil, hacia Cambes. Estos batallones de infantería tuvieron que abrirse paso entre más unidades de la división de Feuchtinger. Una vez más, los británicos fueron detenidos por los bien atrincherados granaderos panzer, y a media tarde su ataque había perdido impulso. Esta ofensiva tuvo, empero, cierta repercusión, pues obligó a la 21.ª Panzer a ponerse a la defensiva: la división alemana era incapaz de romper el contacto y reagruparse para contraatacar en apoyo del Kampfgruppe Meyer.

Algo parecido estaba sucediendo en el flanco izquierdo alemán. La 3.ª División canadiense estaba avanzando directamente hacia la zona de reunión de Meyer, con el resultado de que ésta se vio forzada a entrar en combate antes de estar preparada para el ataque. Las fuerzas de las Juventudes Hitlerianas pelearon excepcionalmente bien, deteniendo a los canadienses en una feroz batalla en torno a Authie. La agrupación de Meyer había detenido el

Un granadero acorazado de la 12.ª División Panzer de las SS Hitlerjugend. Este crío de las Juventudes Hitlerianas es el jefe de una escuadra de ametralladoras y lleva su MG-42 colgada del hombro. La edad media de los soldados de la división en 1943 era de sólo 17 años. (Bundesarchiv 83/109/14A)

El conductor R.P. Turnham tiende la colada en la parte trasera de una de las casamatas de hormigón del reducto Morris, cerca de Colleville. Esta batería alemana fue capturada poco después del mediodía del Día D por el 1.º de los de Suffolk. (Imperial War Museum B5876)

Este convoy alemán ha sido atacado por cazabombarderos aliados, y el humo que surge de los camiones en llamas puede atraer a más aviones. En el asiento trasero del Volkswagen Kubelwagen, uno de los pasajeros escruta nerviosamente el cielo, temiendo la aparición de otros aparatos enemigos. (Bundesarchiv 301/1960/24)

avance aliado e impedido la captura del estratégico aeródromo de Carpiquet, pero para ello había tenido que empeñar todos sus recursos, quedándose sin nada con lo que llevar a cabo su plan de contraatacar las cabezas de playa enemigas.

En el lado oriental del asentamiento británico, los paracaidistas del general Gale habían estado en acción durante todo el día. La llegada de la 6.ª Brigada de Desembarco Aéreo y de la 1.ª de Servicios Especiales a última hora del día anterior había reforzado la posición de Gale en el flanco izquierdo de los desembarcos. El general había podido desplegar sus brigadas en el norte y el sur de su asentamiento y darse la satisfacción de sostener una buena posición defensiva cubierta en los 360 grados. Ahora, su misión era defender ese terreno contra los intentos enemigos de romper hacia las cabezas de playa aliadas, y eso fue exactamente lo que hizo. Aparte de algunos ataques localizados para consolidar su posición, la 6.ª Aerotransportada británica asumió su papel defensivo. En primer lugar, Gale aseguró su sector enviando los comandos de Lovat a limpiar de enemigos Franceville-Plage, en el norte, y usó la brigada aeroportada del general Kindersley para empujar al enemigo en el sur. Hecho esto, la 6.ª Aerotransportada y los comandos de Lovat se dedicaron a reforzar su posición al este del Orne, un cometido que seguirían desempeñando hasta la gran ruptura de Normandía, en agosto.

Al acabar el segundo día, la playa Sword parecía asegurada. La 3.ª División británica estaba cerca de Caen tras haber empujado la línea del frente hasta unos 13 km de la costa. Su flanco izquierdo estaba guardado por la 6.ª Aerotransportada, y el derecho, por los canadienses. En los cielos de Normandía, las fuerzas aéreas aliadas ejercían un control absoluto. A sus espaldas, la Real Marina británica aseguraba las vías marítimas y dominaba parte del campo de batalla con sus cañones pesados. Los suministros y las divisiones de continuación llegaban a tierra para reforzar el asentamiento aliado. Era hora de que Montgomery explotara los desembarcos y presionara hacia el interior, siempre alerta para la inevitable confrontación con las fuerzas que estaba reuniendo Rommel.

CONSECUENCIAS

Comandos de la 1.ª Brigada de Servicios Especiales de lord Lovat se atrincheran cerca de los planeadores. Esta foto se tomó el Día D y corresponde probablemente a la ZA N, en Ranville. Por lo tanto, esta tropa es del 6.º Comando del teniente coronel Peter Young, que fue desviado a esta zona tras haber cruzado los puentes del Orne. Fue enviado allí por el general Gale para reforzar al 12.º Batallón Paracaidista, sometido a presión por el 125.º Regimiento de Granaderos Panzer. (Imperial War Museum B5051)

El 8 de junio se renovaron los esfuerzos por tomar Caen. Británicos y canadienses reemprendieron su lucha contra la 21.ª División Panzer y la 12.ª Panzer de las SS, esta última concentrada ya en su totalidad en torno a la ciudad. La unidad germana lanzó contraataques contra el avance aliado con un fanatismo y una dureza que iban a ser la pauta en Normandía. Montgomery entendió en seguida que también el enemigo se había dado cuenta de la importancia de Caen y que estaba dispuesto a defenderla a toda costa. La ciudad se convirtió en el foco principal de la estrategia de Montgomery, y el que originalmente había sido el objetivo de una división, era ahora la meta del Segundo Ejército británico.

El 10 de junio, Montgomery hizo su primer ataque concentrado sobre Caen. Como las divisiones acorazadas alemanas estaban desplegadas al norte de la ciudad, ésta no podía tomarse mediante un asalto frontal, por lo que decidió atacar por cada lado utilizando tropas frescas recién desembarcadas. La 51.ª División Highland y la 4.ª Brigada Acorazada iban a hacerlo desde el asentamiento de los paracaidistas al este de Caen, mientras que la 7.ª División Acorazada daría un amplio rodeo a través de Villers-Bocage para aparecer por detrás de la recién llegada Panzer Lehr. Pero sucedía que Rommel y Von Rundstedt habían planeado un contraataque en la dirección opuesta y casi al mismo tiempo. La Panzer Lehr atacaría a la 7.ª Acorazada y la 21.ª Panzer iría sobre el asentamiento paracaidista del flanco izquierdo aliado.

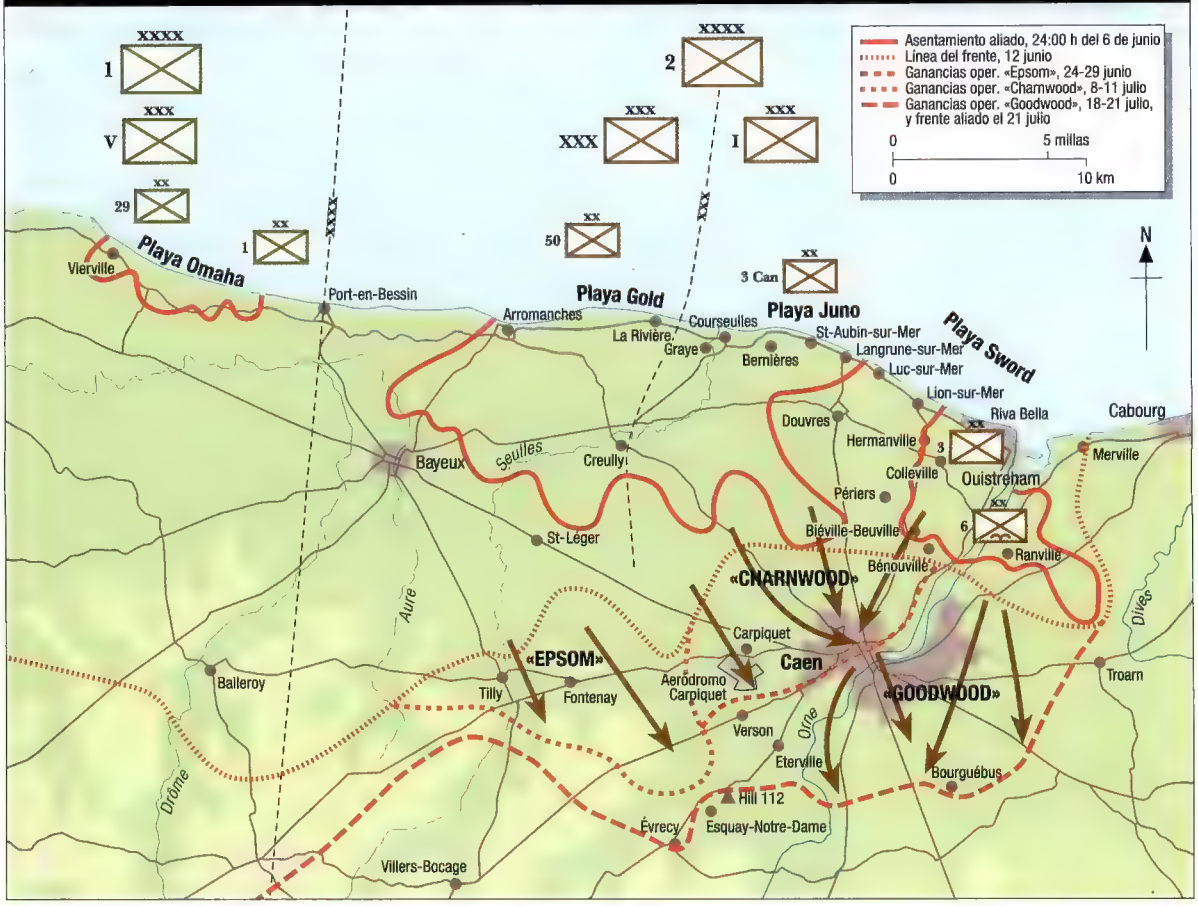
Esta casamata de hormigón está ocupada ahora por la Real Marina británica. Como las playas seguían siendo objeto de ocasionales disparos de artillería alemanes o de esporádicos ataques de bombardeo de la Luftwaffe, el personal de este grupo de playa de la Marina consideró prudente buscar cierta protección. (Imperial War Museum B6381)

El teniente coronel Peter Young, jefe del 6.º Comando, da instrucciones a dos de sus francotiradores, que a partir de ahora vigilarán una casa de las afueras de Breville desde la que se dominan las líneas de la 6.ª División Aerotransportada. (Imperial War Museum B5761)

Ambos ataques alemanes fracasaron. La acción de la 21.ª Panzer fue a dar directamente en la concentración de la 51.ª Highland y fue parada en seco, pero eso mismo desbarató el avance organizado por la Highland. La 7.ª Acorazada se vio detenida en Villers-Bocage al perder 25 carros, 14 semiorugas y 14 Bren Carrier en un corto combate. Luego, la Panzer Lehr acabó enzarzada con los carros británicos y fue incapaz de montar su propio contraataque.

Montgomery lo intentó de nuevo contra Caen con una gran ofensiva, la operación «Epsom», lanzada por el VIII Cuerpo británico del teniente general O'Connor. Su idea era avanzar hacia Caen para atraer a las divisiones

EXPANSIÓN DE LA CABEZA DE PLAYA Y BATALLA POR CAEN



panzer con el fin de que los estadounidenses pudiesen dar un rodeo y embolsar a las fuerzas que defendían la ciudad, presionando además para romper en Normandía y salir para el norte de Francia. «Monty» consideraba imperativo que se aplicase una presión continua sobre las divisiones acorazadas alemanas, manteniéndolas desequilibradas e incapaces de reagruparse para lanzar un contraataque coordinado, al tiempo que intentaba hacerse con el control de Caen.

La operación «Epsom» no tuvo el éxito esperado. La 15.ª División escocesa hizo progresos, aunque a costa de muchas bajas, y conquistó una cabeza de puente en el río Odon. La 43.ª División Wessex y la 11.ª Acorazada consolidaron sus ganancias y empujaron hasta la Cota 112, extendiendo el frente pero sin conseguir la ruptura deseada. Una vez más, sin embargo, la ofensiva británica se produjo al mismo tiempo que un contraataque enemigo. Las tropas de Montgomery habían atacado en un momento crítico para Rommel, quien estaba moviendo sus divisiones 2.ª, 9.ª y 12.ª Panzer de las SS para lanzar una fuerte ofensiva del II Cuerpo de las SS hacia el mar. El resultado fue que cada bando obligó al otro a detenerse y Caen siguió firmemente en manos de los alemanes.

Luego se produjo la operación «Charnwood», un ataque frontal contra Caen a cargo del I Cuerpo británico. Fue una acción espectacular, que comenzó con una masiva incursión aérea de 450 bombarderos pesados de

Cuatro días después de los desembarcos, unos carristas del Escuadrón C del 13.º/18.º de Húsares descansan a la sombra de su Sherman, un respiro que algunos aprovechan para escribir a casa y, otros, para descabezar un sueño. Este escuadrón había estado en acción con la división aerotransportada cerca de los puentes de Bénouville, ayudándola a rechazar los contraataques del 125.º Regimiento de Granaderos Panzer. (Imperial War Museum B5425)

Una moto con sidecar alemana pasa junto a una señal que advierte de la posible presencia de aviones aliados en vuelo bajo. Esta amenaza fue constante durante toda la guerra en el noroeste de Europa. (Bundesarchiv 585/2208/3)

la RAF que quería eliminar los focos de resistencia alemanes frente a la ciudad. El raid no sirvió de nada, pues la mayoría de las posiciones alemanas sobrevivió, pero la antigua ciudad de Caen quedó reducida a una pila de escombros humeantes. Al día siguiente, 8 de julio, las Divisiones 3 y 59 británicas, junto con la 3.ª canadiense, atacaron la ciudad. Después de dos días de feroces combates lograron llegar al centro de la misma, pero no pudieron pasar el río Orne y alcanzar los barrios meridionales. Más de un mes después del Día D, Montgomery seguía sin controlar Caen.

Prisioneros alemanes aguardan pacientemente a bordo de un LCT varado a que la marea lo ponga a flote. Su destino es un campo de prisioneros en Gran Bretaña. (Imperial War Museum B5135)

La captura completa de la ciudad se logró durante la operación «Goodwood». Ésta fue una gran ofensiva acorazada desde el asentamiento de los paracaidistas en el lado izquierdo de la línea aliada con la idea de rebasar la ciudad y salir a terreno propicio para la guerra mecanizada, hacia Falaise. El ataque fue obra de las Divisiones Acorazadas 7, 11 y de la Guardia, junto con la 3.ª de Infantería británica, y se lanzó el 18 de julio, barriendo hacia el sur en torno al lado oriental de Caen. Al mismo tiempo, la 2.ª División de infantería presionó por el lado occidental de la ciudad y la 3.ª División canadiense lo hizo por el centro. Al principio el progreso fue bueno y Caen fue capturada en su totalidad, pero la inmensa ofensiva no logró su objetivo de romper a través de las líneas alemanas. El enemigo fue obligado a retroceder, pero contuvo el avance aliado a lo largo de los altos de Bourguebus. Una línea de contracarros de 88 mm paró el ataque acorazado y la ofensiva decayó tras haberse producido importantes pérdidas de material.

Sin embargo, esta guerra de desgaste de Montgomery contra las unidades acorazadas alemanas en torno a Caen permitió a los norteamericanos progresar en el oeste. Montgomery había atraído al grueso de las divisiones panzer alemanas hacia el lado británico del asentamiento aliado, pues éstas seguían decididas a defender la que consideraban la pieza clave de su estrategia en Normandía. Los alemanes sabían que si los Aliados conseguían romper por Caen, les quedaría expedita la ruta hacia el interior de Francia y podrían embolsar a su Séptimo Ejército. Eso fue exactamente lo que sucedió, si bien la ruptura y el cerco partieron del lado estadounidense del asentamiento, cuando el Primer Ejército del general Bradley logró salir de los confines del *bocage* normando y el Tercer Ejército del general Patton explotó el éxito marchando hacia el sur y el este, colocándose por detrás de las fuerzas alemanas y abriendo el camino hacia París. A mediados del mes de agosto, el colapso alemán en Normandía era absoluto y el Séptimo Ejército había sido aniquilado.

EL CAMPO DE BATALLA, HOY

ARRIBA **Un telémetro alemán permite observar desde la rendija del puesto de control de tiro de Ouistreham y contemplar toda la playa Sword. (Ken Ford)**

DERECHA **Alzándose a 17 metros de altura sobre las calles de Ouistreham, este monolito de hormigón albergó en su día el centro de control de tiro de la artillería alemana de la zona. Hoy contiene un excelente museo dedicado a las defensas de costa de la «Muralla del Atlántico» de Hitler, uno de los mejores atractivos para el visitante de la región normanda. (Ken Ford)**

La playa Sword y el área de operaciones de la 6.ª División Aerotransportada al este del río Orne quedan en una parte de Normandía que es muy popular entre los veraneantes. En julio y agosto, toda la zona bulle de visitantes, la mayoría de los cuales quieren disfrutar de las delicias que ofrece esta parte de la costa, sobre todo las magníficas playas de arena propias de esta región de Francia. Pero los visitantes que lleguen en busca de evidencias de la reciente historia violenta de la zona tampoco quedarán defraudados.

Por toda el área hay numerosos monumentos que recuerdan el sacrificio hecho por quienes participaron en los desembarcos del Día D. También hay aquí y allá armas y vehículos que ilustran los modelos utilizados en esos combates. Muchos de ellos no son originales de la batalla, sino que fueron traídos y colocados después de la guerra, pero también hay algunos que sí estuvieron en combate esos días de 1944, aunque son los menos.

En Bénouville, el puente levadizo que salvaba el canal del Orne fue sustituido por una estructura más moderna, pero el nuevo puente recuerda la forma del original y da una buena impresión de cómo podía ser ese lugar en 1944. Junto al puente se encuentra todavía el Café Gondrée, abierto al público; este edificio fue utilizado como puesto de cura durante la batalla y fue la primera casa liberada en toda Francia. Frente a este bar hay un veterano auténtico del Día D: un carro Centaur. Este vehículo desembarcó con la 5.ª Brigada (Independiente) del Grupo de Apoyo Acorazado de los Royal Marines frente a La Brèche, en la playa Sword, y fue puesto fuera de combate casi de inmediato. En el lado oriental del puente se ha conservado el

Un mes después de la invasión, el puente sobre el canal de Caen había sido rebautizado oficialmente como Pegasus Bridge. Todavía estaba allí el planeador del comandante Howard, pero por lo que parece el Café Gondrée, a la derecha, no estaba abierto al público. (Imperial War Museum B7032)

emplazamiento de hormigón de uno de los contracarros de 50 mm existentes durante el golpe de mano del comandante Howard. Ha sido resituado y reformado, pero está casi igual que cuando fue capturado. Unos cientos de metros al este se encuentra el Pegasus Memorial Museum, en el que se exhiben reliquias de los desembarcos. En sus terrenos se conserva el puente Pegasus original, el que asaltó la Compañía D del 2.° de los Oxs and Bucks en los primeros minutos del 6 de junio.

Uno de los restos más impresionantes es el de la batería de Merville. Sus cuatro casamatas, rodeadas ahora de césped, forman parte de un excelente centro de interpretación. La Número Uno fue restaurada en 1982 por los Reales Ingenieros británicos y alberga una colección de artefactos asociados a su captura. En los terrenos de la batería hay también el búnker de mando y algunos de los refugios del personal.

En la propia playa Sword, a la altura de La Brèche, se conservan bastantes de los chalés originales y que pueden identificarse en fotografías de la época. Hoy ya no están separados entre sí por grandes jardines, sino que se mezclan con casas modernas, formando una cinta continua que se extiende hacia el este hasta Ouistreham-Riva Bella. La parte trasera de esta playa llana sigue dominada por las dunas de arena, unidas entre sí por oteros de hierba, detrás de las que las oleadas de asalto de la 3.ª División británica se abrigaron del fuego enemigo. El reducto Cod ha desaparecido debajo de nuevas construcciones, pero puede adivinarse su presencia recorriendo las tranquilas calles que resiguen el perímetro de la que fue esa zona fortificada. El lugar en que desembarcó la 1.ª Brigada de Servicios Especiales de lord Lovat está señalado por un monumento, enfrente del cual hay una casamata de hormigón que en tiempos albergó un cañón de 75 mm.

En Riva Bella, la zona del casino capturada por el capitán Kieffer y sus comandos franceses ha sucumbido al desarrollo urbanístico. El casino actual se encuentra más o menos donde estaba el antiguo. Quedan algunos restos del reducto alemán, como unos cuantos dientes de dragón entre las casetas de baño de la playa y lo que fue el fuerte, y una casamata rematada

El monumento que señala el lugar en el que desembarcaron los comandos de lord Lovat el Día D. Junto a él hay un blocao de hormigón que alojaba un cañón de 75 mm emplazado de tal manera que podía batir toda la playa Sword. (Ken Ford)

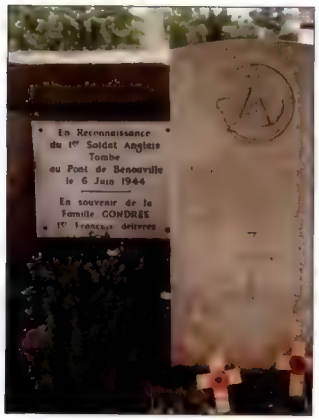
por una cúpula de acero forma la base del monumento que recuerda a los comandos. En el Commando Museum, frente al casino moderno, se puede revivir cómo fue la captura de ese reducto.

Siguiendo por primera línea de mar se llega donde estaba la batería de seis cañones de Ouistreham, capturada por el 4.° Comando. Era una estructura abierta, defendida por nidos de ametralladora y alambradas. Queda muy poco de ello, aunque se pueden intuir las posiciones de los cañones. Justo detrás de esta zona se encuentra uno de los mejores ejemplos de museo moderno albergado en un edificio contemporáneo, en este caso uno que tuvo un papel importante en la batalla del Día D. Irguiéndose 17 metros por encima de las calles y jardines adyacentes, y con una única y estrecha tronera de observación, se trata de la torre de control de tiro de las defensas del estuario del río Orne. El material de este edificio proporcionaba datos de telemetría a las baterías de artillería que había en los alrededores. El 6 de junio, esta torre encajó un disparo afortunado del crucero HMS *Frobisher* y quedó fuera de uso. Sin embargo, el personal siguió en su interior e incluso interfirió en el ataque del 4.° Comando contra la batería de Ouistreham. En esos momentos, los hombres de Lovat tenían otras misiones y no intentaron capturar la torre. Su guarnición aguantó hasta el 9 de junio, rindiéndose a un oficial de los Reales Ingenieros y tres soldados. El teniente Bob Orell y su equipo volaron la puerta acorazada e invitaron a los alemanes a salir: se entregaron cincuenta artilleros. Hoy, este puesto contiene un museo dedicado a la «Muralla del Atlántico» de Hitler, con unas excelentes exposiciones en cada planta. En el piso superior, en la rendija de observación, un telémetro alemán en perfecto estado de uso permite observar a placer toda la playa Sword.

En cuanto a las batallas que se libraron para ampliar el asentamiento aliado, virtualmente han desaparecido todas las obras defensivas alemanas tierra adentro, pero en cambio puede visitarse el complejo fortificado Hillman, situado al suroeste de Colleville-Montgomery. Este fuerte fue conquistado el propio Día D por el 1.° de los de Suffolk, al que se rinde homenaje

con un monumento en un búnker de hormigón cercano a la carretera. Detrás de él, dispersos entre el césped, se encuentran los restos de buena parte de las estructuras defensivas y las cúpulas de acero de esta fortificación. Pero hay que tener en cuenta que, como si se tratase de un iceberg, lo que se ve en la superficie es sólo una pequeña parte de la inmensa red de búnkeres y corredores subterráneos.

Pero no cabe duda de que los lugares que recuerdan mejor que ningún otro los grandes sacrificios que se hicieron durante el Día D son los cementerios militares que salpican la zona. En el Commonwealth War Graves Cemetery de Ranville, los paracaidistas del general Gale caídos en combate yacen junto a los muertos durante las batallas posteriores por Caen y a muchos de sus oponentes alemanes. Cerca de allí, en el patio de la iglesia del pueblo, están las tumbas de otros héroes de la 6.ª Aerotransportada, incluida la del teniente Den Brotheridge, el primer soldado británico muerto durante la invasión. Muchos de los caídos a lo largo de la batalla por Normandía reposan en los cementerios británicos de Douvres La Déliverande, Cambes-en-Plaine y Hermanville. Visítelos y honre el sacrificio hecho por los héroes de la operación «Overlord».



ARRIBA **La tumba del teniente Den Brotheridge, de la Compañía D del 2.º de Infantería Ligera de los Oxs and Bucks, el primer soldado británico caído durante la invasión. Descansa con algunos de sus camaradas junto a la tapia del patio de la iglesia de Ranville, en un lugar en el que también hay una placa dedicada por la familia Gondrée. (Ken Ford)**

IZQUIERDA **El cementerio de la Commonwealth War Graves Commission próximo a la iglesia de Ranville. Muchos de los paracaidistas están enterrados en el patio del templo. (Ken Ford)**

ORDEN DE BATALLA

Fuerzas aliadas, fase de asalto en la playa Sword, 6 de junio de 1944

Comandante Supremo Aliado – **gral. Dwight D. Eisenhower**

21.º Grupo de Ejércitos británico – **gral. sir Bernard L. Montgomery**

Segundo Ejército británico – **tte. gral. sir Miles Dempsey**

I Cuerpo británico – **tte. gral. John Crocker**

6.ª División Aerotransportada británica – **gral. div. Richard N. Gale**
- 3.ª Brigada Paracaidista – **gral. bgda. James Hill**
  - 8.º Batallón Paracaidista – tte. col. Alistair Pearson
  - 9.º Batallón Paracaidista – tte. col. Terence Otway
  - 1.er Batallón Paracaidista canadiense – tte. col. George Bradbrook
- 5.ª Brigada Paracaidista – **gral. bgda. Nigel Poett**
  - 7.º Batallón Paracaidista – tte. col. Pine Coffin
  - 12.º Batallón Paracaidista – tte. col. Johnny Johnson
  - 13.º Batallón Paracaidista – tte. col. Luard
- 6.ª Brigada de Desembarco Aéreo – **gral. bgda. Hugh Kindersley**
  - Cía. A., 12.º Bón., Regimiento de Devonshire
  - 2.º Bón., Inf.ª Lig. de Oxfordshire y Buckinghamshire
  - 1.er Bón., Reales Rifles del Ulster

3.ª División de Infantería británica – **gral. div. Tom Rennie**
- 8.ª Brigada de Infantería – **gral. bgda. E. Cass**
  - 1.er Bón., Regimiento de Suffolk
  - 2.º Bón., Regimiento de East Yorkshire
  - 1.er Bón., Regimiento de South Lancashire
- 9.ª Brigada de Infantería – **gral. bgda. J.C. Cunningham**
  - 2.º Bón., Regimiento de Lincolnshire
  - 1.er Bón., King's Own Scottish Borderers
  - 2.º Bón., Reales Rifles del Ulster
- 185.ª Brigada de Infantería – **gral. bgda. K.P. Smith**
  - 2.º Bón., Reales Fusileros de Warwickshire
  - 1.er Bón., Real Regimiento de Norfolk
  - 2.º Bón., Inf.ª Lig. de Shropshire del Rey

- 7.º Regimiento de Campaña (Real Artillería)
- 33.º Regimiento de Campaña (Real Artillería)
- 76.º Regimiento de Campaña (Real Artillería)
- 20.º Regimiento Contracarro (Real Artillería)
- 92.º Regimiento Antiaéreo Ligero (Real Artillería)
- 53.º Regimiento Medio (RA) (agregado para la operación)

- 2.º Bón., Regimiento de Middlesex (ametralladoras)

- 3.er Rgto. de Reconocimiento, Real Cuerpo Acorazado

- 101.ª Subárea de Playa
  - 5.º Regimiento del Rey (Grupo de Playa)
  - 1.º de Inf.ª Lig. de Oxfordshire y Buckinghamshire (Grupo de Playa)
- 1.ª Brigada de Servicios Especiales – **gral. bgda. lord Lovat**
  - 3.er Comando
  - 4.º Comando
  - 6.º Comando
  - 45.º Comando de los Royal Marines

- 4.ª Brigada de Servicios Especiales – **gral. bgda. B.W. Leicester**
  - 41.º Comando de los Royal Marines

- 27.ª Brigada Acorazada – **gral. bgda. G.E. Prior Palmer**
  - 13.º/18.º de los Reales Húsares
  - 1.er East Riding Yeomanry
  - Staffordshire Yeomanry

79.ª División Acorazada – **gral. div. sir Percy C.S. Hobart**
- 30.ª Brigada Acorazada – **gral. bgda. N.W. Duncan**
  - 22.º de Dragones
  - 2.º County of London Yeomanry (Dragones de Westminster)
  - 141.º Regimiento, Real Cuerpo Acorazado
- 1.ª Brigada de Asalto, Reales Ingenieros – **gral. bgda. G.L. Watkinson**
  - 5.º Regimiento de Asalto, Reales Ingenieros

Fuerzas alemanas

Comandante supremo – **Adolf Hitler**

Comandante en Jefe (Oeste) – **mariscal Gerd von Rundstedt**

Grupo de Ejércitos B – **mariscal Erwin Rommel**

Séptimo Ejército – **col. gral. Friedrich Dollmann**

LXXXIV Cuerpo – **gral. de Art.ª Erich Marcks**

716.ª División de Infantería – **tte. gral. Wilhelm Richter**
- 726.º Regimiento de Infantería
  - 1.er Batallón
  - 2.º Batallón
  - 3.er Batallón
  - 441.º Batallón Ost
- 736.º Regimiento de Infantería – **col. Krug**
  - 1.er Batallón
  - 2.º Batallón
  - 3.er Batallón
  - 642.º Batallón Ost
- 1716.º Regimiento de Artillería
  - I/1716.º Batallón de Artillería
  - II/1716.º Batallón de Artillería

- 716.ª Compañía de Reconocimiento

- 716.º Batallón de Ingenieros

21.ª División Panzer – **gral. div. Edgar Feuchtinger**
- 100.º Regimiento Panzer – **col. Von Oppeln-Bronikowski**
  - 1.er Batallón
  - 2.º Batallón
- 125.º Regimiento de Granaderos Panzer
  - 1.er Batallón
  - 2.º Batallón
- 192.º Regimiento de Granaderos Panzer – **tte. col. Rauch**
  - 1.er Batallón
  - 2.º Batallón

- 200.º Batallón de Reconocimiento Panzer

- 200.º Batallón de Cañones de Asalto

- 200.º Batallón de Cazacarros

- 155.º Regimiento de Artillería Panzer
  - 1.er Batallón
  - 2.º Batallón
  - 3.er Batallón

- 305.º Batallón Antiaéreo del Ejército

- 220.º Batallón de Zapadores Panzer

BIBLIOGRAFÍA

Ambrose, Stephen E., *Pegasus Bridge*, Allen and Unwin, Londres, 1984.
Ambrose, Stephen E., *El puente Pegasus*, Inédita Editores, Barcelona, 2004.
Anon, *Airborne Forces*, Air Ministry, Londres, 1951.
Anon, *Operation «Neptune» Landings in Normandy, June 1944*, HMSO, Londres, 1994.
Carell, Paul, *Invasion - They're Coming!*, George Harrap, Londres, 1962.
Crookenden, Napier, *Dropzone Normandy*, Ian Allen, Londres, 1976.
Ellis, Maj. L. F., *Victory In The West*, HMSO, Londres, 1962.
Gale, LtGen. Richard, *With The Sixth Airborne Division in Normandy*, Sampson, Low, Marston & Co, Londres, 1948.
Golley, John, *The Big Drop*, Janes, Londres, 1982.
Harclerode, Peter, *«Go To It!»*, Caxton Editions, Londres, 2000.
Hastings, Max, *Overlord*, Michael Joseph, Londres, 1984.
McDougall, Murdoch C., *Swiftly They Struck*, Odhams, Londres, 1954.
McNish, Robin, *Iron Division*, Ian Allen, Londres, 1978.
Meyer, Hubert, *The History of the 12th SS Panzer Division «Hitlerjugend»*, J.J. Fedorowicz, Winnipeg (Canadá) 1994.
Mitcham, Samuel W., *Hitler's Legions*, Leo Cooper, Londres, 1985.
Morgan, LtGen. Sir Frederick, *Overture To Overlord*, Hodder & Stoughton, Londres, 1950.
Ramsey, Winston G. (ed), *D Day Then and Now*, Battle of Britain Prints International, Londres, 1995.
Saunders, Hilary St George, *The Green Beret*, Michael Joseph, Londres, 1949.
Scarfe, Norman, *Assault Division*, Collins, Londres, 1947.
Wilmot, Chester, *The Struggle For Europe*, Collins, Londres, 1952.

ÍNDICE

Las cifras en **negrita** corresponden a ilustraciones.

alemán, Ejército 20-23
  8.ª Compañía Pesada 47
  12.ª División Panzer de las SS Hitlerjugend 21-22, 28, 72, 79, **80**, **82**, 84
  21.ª División Panzer 16, 21, 22-23, 28, 46, 72, 79, 84, 85
  100.º Regimiento Panzer 22-23, 72-73, 74, 75
  125.º Regimiento de Granaderos Panzer 22-23, 47, 48
  192.º Regimiento de Granaderos Panzer 22-23, 47, 72-73, 75
  642.º Batallón Ost 21, 47
  656.º Batallón de Artillería 20-21
  716.ª División de Infantería 16, 20, 21, 43, **47**, 69, 79, 81
  736.º Regimiento de Infantería 20, 21, 47, 65, **66-67**, 69, 75
  1716.º Regimiento de Artillería 21, 69
  I Cuerpo de las SS 79
  II Cuerpo de las SS 86
  LXXXIV Cuerpo 16, 72, 79
  División Panzer Lehr 22, 28, 72, 79, 84, 85
  Kampfgruppe Meyer 81-83
  Osttruppen 21, 47
  prisioneros **88**
  Séptimo Ejército 15
  tropas **22**, **78**
alemana, Fuerza Aérea (Luftwaffe) 23
  Fallschirmjäger Feldgendarmerie (policía militar de los paracaidistas) **74**
  Luftflotte 3 23
alemana, Marina 23
  5.ª Flotilla de Torpederas 49
alemán, plan defensivo 26-28
alemana, reacción a los desembarcos 69, 72
alemana, reacción a los desembarcos verticales 46-48
áreas fortificadas
  Casino 29, 31, 56-57, 61-62, 90-91
  Cod 29, 30, 56, **62**, 90
  Trout 29, 31, 57
Arethusa, HMS 41, 49
Armoured Vehicles Royal Engineers (AVRE) 29, **61**, **73** *véase también* carros
artillería 18, 19, 20, 28, 30
asentamiento aliado, noche del 6 de junio **75**
aviones
  Airspeed Horsa, planeador **24**, 32, **36**, **37**, **44**, **81**, **90**
  alemanes 23
  Armstrong Whitworth Albemarle **24**
  Hawker Typhoon **9**
  North American Mitchell **48**

Bénouville 40, 47 *véase también* Café Gondrée, Bénouville; Orne, puente del, Bénouville; Pegasus, puente
Bradley, teniente general Omar 14
británico, Ejército 17-20 *véase también* asentamiento aliado, noche del 6 de junio
  1.ª Brigada de Servicios Especiales **12**, 19, **25**, 31, 56, 63, **73**, **79**, 83, **84**, 90, **91**
  1.º de los Reales Rifles del Ulster 20, 82
  1.º del King's Own Scottish Borderers 18, 69, 82
  1.º del Real Regimiento de Norfolk 18, 31, 65, 82
  1.º del Regimiento de South Lancashire 18, 29, 31, 50, 56, 60, 63
  1.º del Regimiento de Suffolk 18, 29, 31, 57, 60, 65, **66-67**, 68
  2.º de Infantería Ligera de Shropshire del Rey 31, 61, 63, 72, 73
  2.º de la Infantería Ligera de Oxfordshire y Buckinghamshire 20, 32, 33, **34-35**, 36-37, **40**, 40
  2.º de los Reales Rifles del Ulster 18, 69
  2.º del Real Regimiento de Warwickshire 18, 31, 65, 82
  2.º del Regimiento de Lincolnshire 18, 69
  2.º del Regimiento de Middlesex 18, **60**
  2.ª División canadiense 88
  2.º Regimiento de East Yorkshire 18, 29, 31, 50, 56, **58-59**, 60
  3.ª Brigada Paracaidista 19-20, 25, 40
  3.ª División canadiense 82, 87, 88
  3.ª División de Infantería 15, 17-19, 29, 50, 63, 78, 83, 87, 88
  4.ª Brigada Acorazada 84
  4.º Comando 19, 31, 56-57, **58-59**, 61, 62-63
  5.ª Brigada Paracaidista 19, 20, 25, 37, 40
  5.º Regimiento de Asalto 28-29
  6.º Comando 19, 31, 63, **84**, **85**
  6.ª Brigada de Desembarco Aéreo 19, 20, 25, 77
  6.ª División Aerotransportada 15, 19, 20, 24-25, **26**, 83
  7.ª División Acorazada 84, 85, 88
  8.ª Brigada de Infantería 18, 29, 53, 56, 57, 60, **77**
  9.ª Brigada de Infantería 18, 31, 68-69, 79, 82
  10.º Comando Interaliado **58-59**, 61
  11.ª División Acorazada 86, 88
  13.º/18.º de Húsares **49**, **50**, 50, 51-52, 53, 56, 57, **58-59**, **77**, **87**
  15.ª División escocesa 86
  22.ª Compañía Paracaidista Independiente **30**, 32, 37
  22.º de Dragones 30, 53, 56, **68**
  27.ª Brigada Acorazada 15, 19, 29-30, **53**, 60, 63
  41.ª Batería Contracarro 74
  41.º Comando de los Royal Marines 31, 56, 57, **60**
  43.ª División Wessex 86
  45.º Comando de los Royal Marines 19, 31
  51.ª División Highland 84, 85
  59.ª División 87
  79.ª División Acorazada 30, 50, **52**, **53**, 53, **73**
  101.º Grupo Operativo de Puerto y Área de Playa 19
  185.ª Brigada de Infantería 18, 31, 60-61, 63, 65, 69, 79, 82
  VIII Cuerpo 85-86
  batallones paracaidistas
    1.º canadiense 19-20, 43-44, 48
    7.º 20, 37, 40, 47-48
    8.º 19, 25, 44-45, 48
    9.º 19, 40, 41-43, 48
    12.º 20, 40, **45**, 48
    13.º 20, 40, 48
  División Acorazada de la Guardia 88
  Grupo de Apoyo Acorazado de los RM, 5.ª Batería (Independiente) **65**, 89
  Dragones de Westminster 30, 53, 56
  Segundo Ejército 14, 84
  Staffordshire Yeomanry 30, 60, 69, 74
  tropas **80**
Brooke, general sir Alan 14
Brotheridge, teniente Den 33, **34-35**, 36, **91**, 91
Bucknall, teniente general Gerard 14-15, **15**
Burbury, teniente coronel 56

cabeza de playa, expansión de la **86**
Caen 8-9, 63, 65, 77, 78-79, 82, 84, 85-88, **86**
Caen, puente del canal de *véase* Pegasus, puente
Café Gondrée, Bénouville **13**, **36**, 89, **90**
cañón, 50 mm **66-67**, **74**
carristas del 13.º/18.º de Húsares **87**
carros *véase también* Armoured Vehicles
Royal Engineers (AVRE)
  Centaur **65**, 89
  Churchill **6**
  Churchill Bobbin 29
  Cromwell **6**
  PzKpfw IV **80**
  Sherman **49**, **77**, **87**
  Sherman Crab 29, **68**
  Sherman DD (Duplex Drive) 29-30, 50, 50, 52, 53, **58-59**
cazacarros, M-10 Wolverine **61**, **77**
cementerios **91**, 91
Coffin, teniente coronel Pine 37, 40, 63
Colleville **79**
comandos **19**, **53**, **61** *véase también* británico, Ejército, 1.ª Brigada de Servicios Especiales
contraataque de la 21.ª Panzer y la 12.ª Panzer de las SS 81-83
COSSAC (Chief of Staff to the Supreme Allied Commander) 8
coutraataque de la 21.ª Panzer 72-75, 77
Crocker, teniente general John 14, **15**, 15, 68
Cunningham, general de brigada 68
Cutlass 50

Davies, sargento 43
Dempsey, teniente general sir Miles 14, **15**
Dieppe, incursion de 7-8, 57
Dives, río, destrucción de los puentes sobre el **22**, 24, 43-46

Dollmann, coronel general Friedrich 15-16

Eisenhower, general Dwight D. 14
estadounidense, Ejército 14, 88

Feuchtinger, general de división Edgar 16, **21**, 22, 46, 72-73, 77, 79, 81
Frobisher, HMS 49, 91
Fuller, comandante 44

Gale, general de división Richard **15**, 15, 19, 24, 33, 46, 48, 83
Gardner, soldado Frank **40**
Glenearn 50
Gold, playa de 14, 24, 78
Gray, soldado Billy **34-35**

Hermanville 31, 60, 63
Hitler, Adolf 22, 28, 72
Hobart, general de división Percy 29
Hobart, los raros de (*Funnies*) 28-30
Howard, comandante John 32, 33, 36, 37

Johnson, teniente coronel Johnny 40
Juno, playa de 14, 24, 78

Kieffer, capitán Phillippe 61, 62
Krancke, almirante Theodor 23
Krug, coronel Ludwig 68, 69

La Brèche 25, 26, **80**, 90
Lambley, cabo primero B. **40**
Landing Craft Assault (LCA) **10**, 29, **50**
Landing Craft Flak (LCF) **11**
Landing Craft Gun Large [LCG(L)] **17**
Landing Craft Infantry (Small) [LCI(S)] **25**, **53**
Landing Craft Rocket [LCT(R)] 50
Landing Craft Tank (LCT) **49**, **50**, **88**
Largs, HMS **50**
Leigh Mallory, capitán general sir Trafford 14
Lovat, lord 63
Luard, teniente coronel 40

Marcks, general de Art.ª Erich **16**, 16, 72, 79
Marshall, general George C. 14
Maurice, teniente coronel 69, 73-74
Merville, batería 24, 28, 40-43, **41**, **42**, 90
Meyer, *Standartenführer* Kurt 79, 81
Midwood, teniente Bob **30**
Millin, gaitero Bill 63
Montgomery, general sir Bernard **14**, 14, 18, 63, 79, 83, 84, 85, 86, 88
monumento a la 1.ª Brigada de Servicios Especiales de Lovat 90, **91**
Morgan, teniente general Frederick 8
moto con sidecar alemana **87**
Muralla del Atlántico 21, 28, 69, 91

naval, bombardeo 49
Normandía 89

Omaha, playa de 14, 24, 78
operaciones
  «Charnwood» 86-87
  «Epsom» 85-86
  «Goodwood» 88
  «Overlord» 8, 14, 24
Oppeln-Bronikowski, coronel Von 72
Orell, teniente Bob 91
Orne, puente del, Bénouville 24, **33**
Orne, puentes del, captura de los 32-33, 36-37, 40
Orne, río 9, **64**
Orr, teniente coronel 69
Otway, teniente coronel Terence 41-43
Ouistreham, torre de control de tiro-museo **89**, 91

Panzer, granaderos **82**
Pearson, teniente coronel Alastair 44, 45-46
Pegasus, puente **13**, 24, 25, **32**, **34-35**, **81**, 89-90, **90**
Pegasus Memorial Museum **32**, 90
Périers, altos de 63, 69, 75
playas, llegada a las 50, 52-53, 56-57, 60-63, 65, 68-69
playa, obstáculos de 56
  caballos de Frisia **18**, 28
  dientes de dragón **72**, 90
Poett, general de brigada Nigel 37
Priday, capitán 37, **40**

RAF, personal de tierra **9**
Ramsay, almirante sir Bertram 14
Ramsden, general de división 17, 18
Ranville 40, 91, 91
reductos *véase también* áreas fortificadas; Merville, batería de; Riva Bella-Ouistreham, batería de costa de
  Daimler 29, 31
  Hillman 12, 29, 31, 65, **66-67**, 68, **76**, 91-92
  Morris 29, 31, **82**
  Sole 29, 31
Rennie, general de división Tom **15**, 15, 18, 68, 77, 82
Richter, general de división (luego, teniente general) Wilhelm 16, 21, 28, 46, 47, 69, 79
Riva Bella-Ouistreham, batería de costa de, 29, 31, 57
Romer, soldado **34-35**
Rommel, mariscal de campo Erwin15, **16**, 27, 28, 72, 79, 84, 86
Roseveare, comandante J. 45
Rundstedt, mariscal de campo Gerd von 15, **16**, 72, 84

Schweppenburg, general Leo Geyr von 22, 27-28
Smith, general de brigada 60-61, 63
Smith, teniente 36
Smith, comandante George 42
Summerfield, alfombra **68**
Surplice, coronel **33**
Svenner 49
Sword, playa de 8, 24, 25
  defensas alemanas **27**, **85** *véase también* áreas fortificadas; reductos
  desembarcos **51**, **53**, **57**
  subsectores 26
    Queen Red 50, **52**, 56, **60**, **61**, **64**
    Queen White 50, 56, 57, **60**

Task Force S 18, 29, 49
Tour, teniente Bob de la **30**
Troarn 44, 45-46
Turnham, conductor R.P. **82**

Utah, playa de 14, 24, 78

Varaville 43
Villers-Bocage 84, 85
Vischer, teniente John **30**
Volkswagen Kubelwagen **83**

Wallwork, sargento Jim 32-33
Wells, teniente Don **30**
Wood, teniente 36

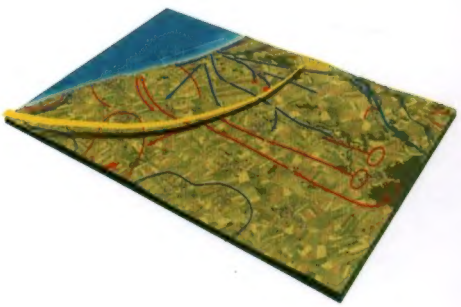
Young, teniente coronel Peter **85**

Zippe, comandante 47

El Día D (III):
la playa Sword

Ken Ford

A las 00:16 horas del 6 de junio de 1944, un planeador Horsa aterrizó a apenas 50 metros del puente del canal del Orne en Bénouville, en Normandía. Un reducido grupo de paracaidistas británicos salió de él y asaltó el puente en cuestión de minutos. Había empezado la liberación aliada de la Europa ocupada por los nazis. Al cabo de unas pocas horas, los lanchones de desembarco llevaban a la 3.ª División británica hacia Ouistreham, hacia la playa Sword. Iba a empezar la batalla para llegar hasta los asediados paracaidistas.



En el tercero de los cuatro volúmenes dedicados al Día D, Ken Ford describe el asalto de la 6.ª División Aerotransportada y los desembarcos británicos en la playa Sword que iban a asegurar el vital flanco izquierdo de la invasión.